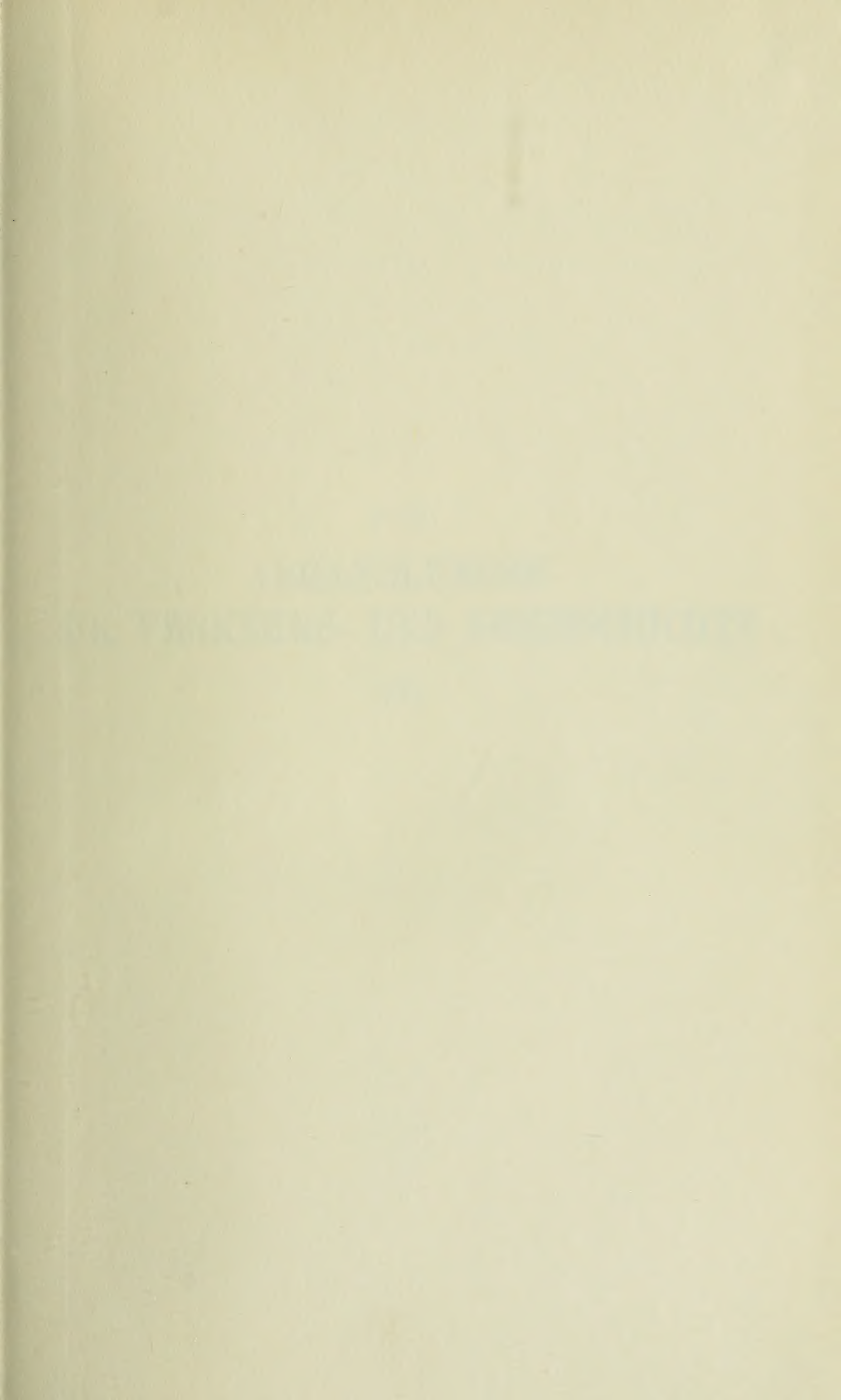
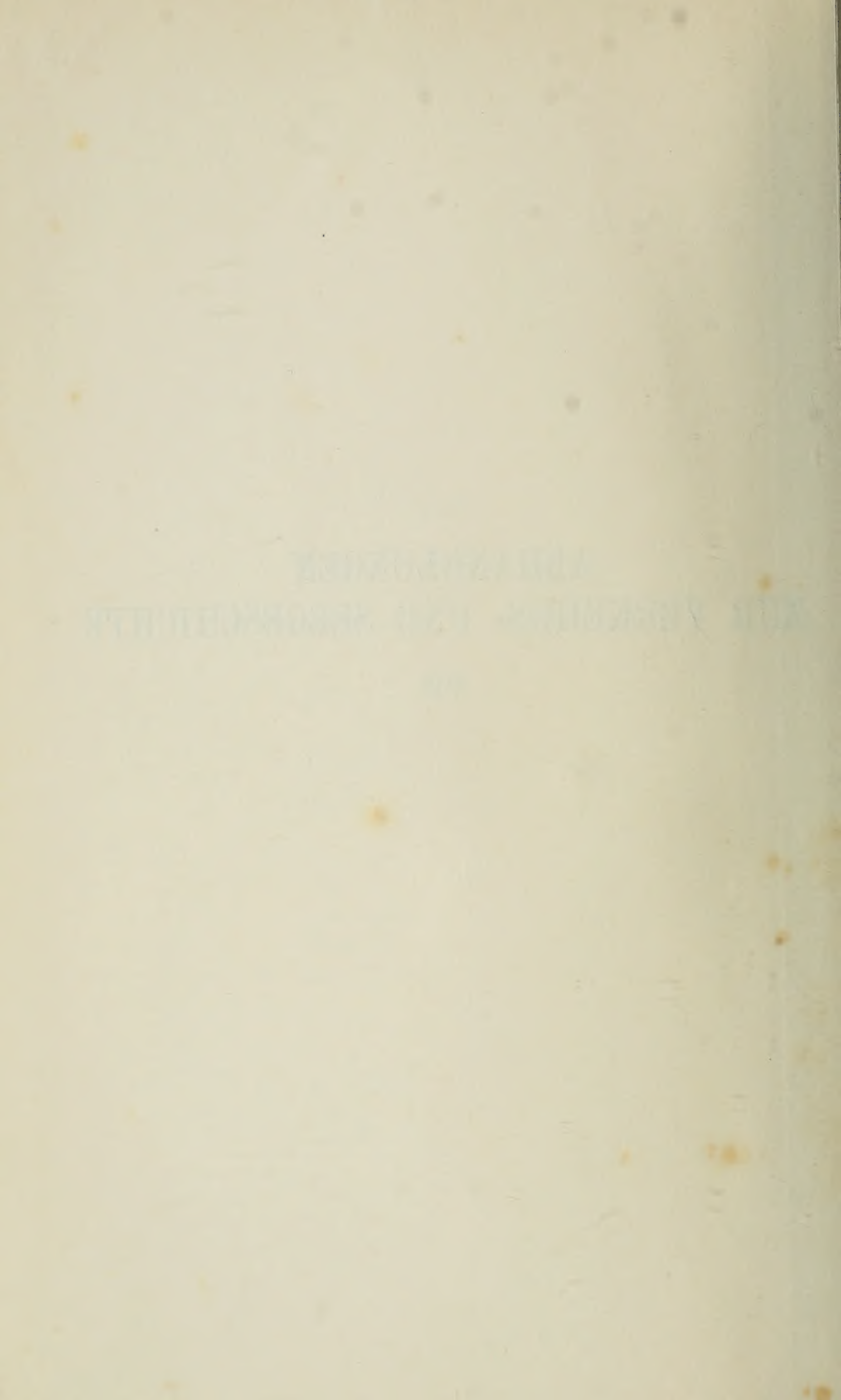






ABHANDLUNGEN ZUR VERKEHRS- UND SEEGESCHICHTE

VII



ABHANDLUNGEN
ZUR
VERKEHRS- UND SEEGESCHICHTE
IM AUFTRAGE DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS
HERAUSGEGEBEN VON
DIETRICH SCHÄFER
BAND VII

DIE DEUTSCHE GRÖNLANDFAHRT

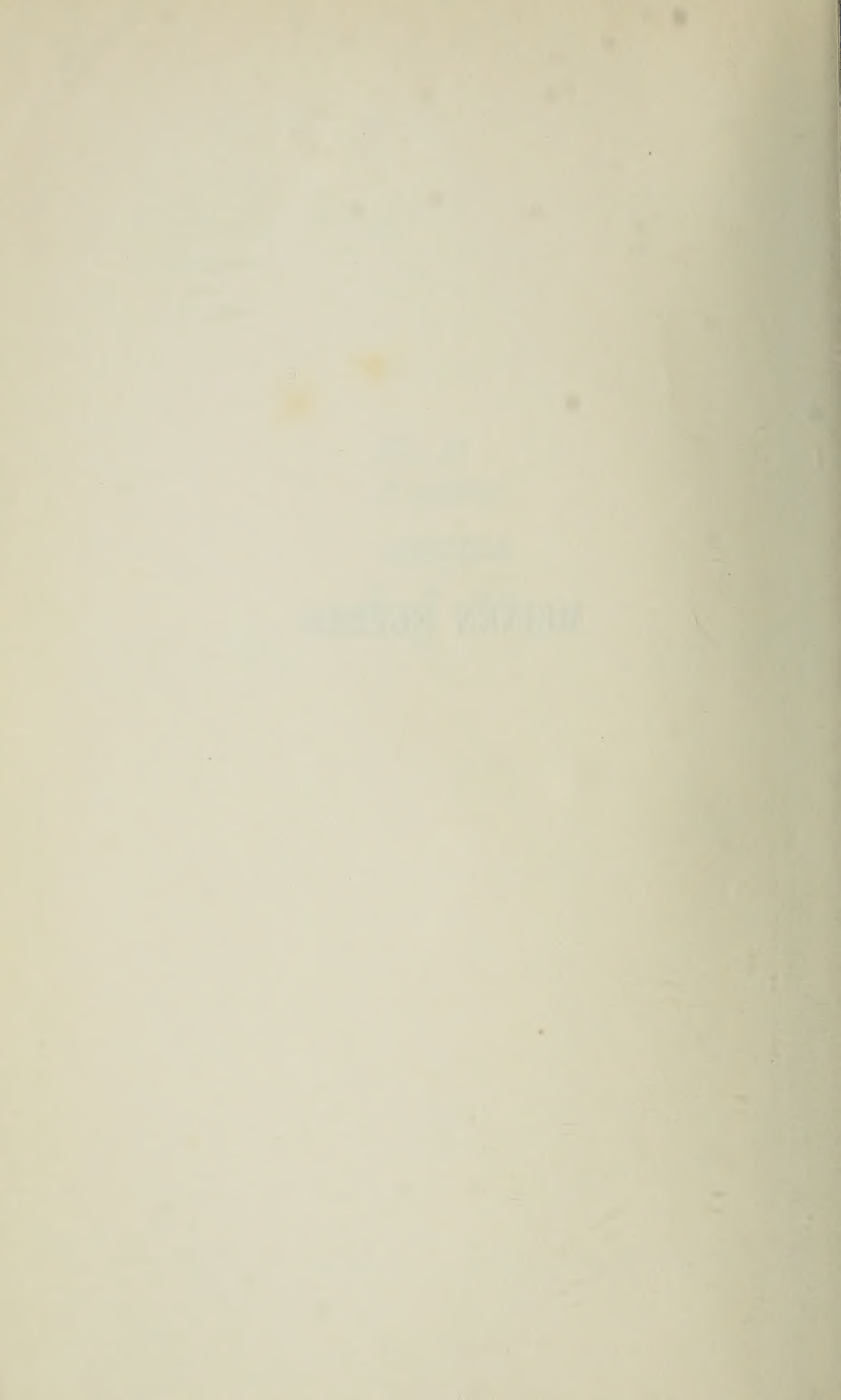
VON

Dr. LUDWIG BRINNER.



BERLIN W. 35 □ KARL CURTIUS □ 1913.

MEINEN ELTERN



Vorwort.

Die vorliegende Arbeit gilt der deutschen Grönlandfahrt, d. h. denjenigen Unternehmungen, die seit der Mitte des 17. Jahrhunderts von deutschen Seestädten aus zum Zwecke des Walfischfanges und Robbenschlages ins Werk gesetzt wurden. 1612 hatten die Engländer, 1613 die Holländer, einige Jahre später die Dänen den Walfischfang bei Spitzbergen begonnen. Selbst einander grimmig befehdend, waren sie nur darin einig, keinen Fremden zu diesem Betriebe zuzulassen, so daß es den deutschen Seestädten ein Menschenalter hindurch unmöglich war, sich an der Grönlandfahrt zu beteiligen. Hierüber habe ich in einer an anderer Stelle gedruckten[1]) Einleitung („Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang“) ausführlich gehandelt und dabei mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die Bezeichnung Grönlandfahrt irreführend ist. Das Ziel der Walfischfänger und Robbenschläger war nämlich gar nicht das Gebiet, das wir Grönland nennen, sondern vielmehr Spitzbergen. Zur Erklärung dieser merkwürdigen Tatsache führte ich aus: „Spitzbergen war von seinem holländischen Entdecker Barends für einen Teil Grönlands gehalten worden, und diese Ansicht hatte längere Zeit bei vielen Leuten, auch bei Geographen Glauben gefunden. Es ist daher durchaus zu verstehen, daß so mancher die Meinung hegen konnte, die Reise der Walfischfänger sei nach Grönland gerichtet. Auch der Umstand, daß fast gleichzeitig mit dem Beginne dieser Fahrten

---

[1]) Hansische Geschichtsblätter Jahrgang 1912 S. 321 ff.; auch als Berliner Dissertation erschienen.

das alte, Jahrhunderte lang verschollene Grönland von den Dänen wieder gefunden war und der dänische König Christian IV. nun auch das von den Walfischfängern besuchte spitzbergische Gebiet als sein Land Grönland ausgegeben hatte, darf wohl nicht übersehen werden. Schließlich fällt noch schwer ins Gewicht, daß die Engländer, die das Land ein Jahrzehnt nach den Holländern zum zweiten Male selbständig entdeckt und zuerst regelmäßige Fahrten in die Nordregion unternommen hatten, Spitzbergen kaum anders als Greenland genannt haben, ein Name, der dem Groenland der Holländer und Dänen denn doch zu ähnlich sieht, als daß er nicht dazu beigetragen haben sollte, die Verwirrung zu vermehren und die allgemeine Umnennung des von seinem Entdecker Spitzbergen genannten Gebietes vorbereiten und herbeiführen zu helfen. Dieser ursprüngliche Name wich ziemlich schnell zurück vor dem alten, bekannten Groenland. So wurde bei den Entdeckern und Namengebern des Landes, den Holländern, aus einer ‚Compaignie van Spitzbergen' in 20 Jahren eine ‚Groenlandsche Compagnie'. Und diese Bezeichnung ‚groenlandsch' blieb; sie war eben zu einem Fachausdruck der Walfischfänger und Robbenschläger geworden. Fortan bedeutete Groenland, Groenlandfahrt usw. nichts anderes als Spitzbergen, Spitzbergenfahrt usw., selbst Jan Mayen wurde wohl mit ‚Grönland' bezeichnet. Von den Holländern übernahmen später auch die Deutschen diese Benennung in genau demselben Sinne. Als dann im Anfange des 18. Jahrhunderts in der Davisstraße, also unmittelbar bei Grönland, zu fischen begonnen wurde, paßte ja für die dort ihrem Fange Obliegenden die Benennung ‚Grönland'-fahrer vortrefflich. Es kam aber niemand auf den Gedanken, nun etwa den ‚Spitzbergen'fahrern, für die allein bisher diese Bezeichnung, wie wir sahen, gegolten hatte, einen anderen Namen beizulegen. War es durchaus einmal nötig, die Nordlandfahrer nach ihren verschiedenen Fischplätzen auseinander zu halten, so unterschied man ‚Straße Davis'- und — ‚Grönland'fahrer. So zähe hielt man an der eingewurzelten Bezeichnung Grönland = Spitzbergen fest. Die Walfischfänger und Robbenschläger wußten allerdings, daß das, was sie mit einem Fachausdrucke ‚Grönland' nannten, in

Wirklichkeit Spitzbergen sei und mit dem alten Grönland nichts zu tun habe. Anders verhielt es sich dagegen mit der Allgemeinheit. Sie nahm selbstverständlich an, daß die Grönlandfahrten eben nach Grönland gerichtet seien, und noch an der Schwelle des 19. Jahrhunderts, als fast 200 Jahre seit dem Beginn der arktischen Fischerei verflossen waren, glaubte daher der deutsche Schilderer des Walfischfanges, Posselt, mit allem Nachdruck darauf hinweisen zu müssen, daß das Ziel der Grönlandfahrer nicht Grönland, sondern Spitzbergen sei." Und eben darum dürfte auch der Abdruck der vorstehenden Zeilen durchaus gerechtfertigt erscheinen.

* * *

Der Stoff für die vorliegende Arbeit ist für die einzelnen Zeitabschnitte und Seestädte recht ungleich erhalten. Die Einteilung und Anordnung mußte sich dem anpassen. Bei der Darstellung habe ich häufiger, als sonst wohl üblich, die Quellen selbst sprechen lassen, besonders in dem allgemeinen Teile über den Betrieb der Grönlandfahrten; aber auch sonst, vor allem wo ich Grönlandfahrer selbst das Wort führen lassen konnte. Hierbei habe ich mich nicht auf ungedruckte Quellen beschränkt, sondern auch bei seltneren Druckschriften dieses Verfahren eingeschlagen. Ebenso schien es mir angebracht, einen seltenen Druck in die „Beilagen" aufzunehmen. Die Ausarbeitung des Stoffes mußte ich leider des öfteren auf längere Zeit — einmal auf ein halbes Jahr — unterbrechen; ich hoffe, daß die Darstellung darunter nicht erheblich gelitten hat.

Die (an anderer Stelle gedruckte) Einleitung und Buch I—III, die bereits vor mehr als Jahresfrist zum Abschluß gebracht waren, haben der Philosophischen Fakultät der Universität Berlin als Inaugural-Dissertation vorgelegen.

Bei der Stoffsammlung hatte ich mich von vielen Seiten freundlicher Unterstützung zu erfreuen. Die Leiter und Beamten der Archive und Bibliotheken, die ich benutzte, erwiesen mir weitgehendes Entgegenkommen. So besonders die Herren Senatssekretär Dr. Hagedorn, Dr. Joachim und Kowalewski vom

Staatsarchiv zu Hamburg; die Herren Syndikus v. Bippen und Stadtbibliothekar Prof. Dr. Seedorf in Bremen sowie Herr Bibliothekar Dr. Ernst Baasch, denen ich auch briefliche Mitteilungen verdanke. Ebenso bin ich verpflichtet, Herrn Dr. Hoppe, Bibliothekar des Historischen Seminars der Universität Berlin, Herrn Dr. Bernhard Hagedorn, der die Güte hatte, die Bestände der Archive zu Aurich und zu Emden für mich durchzusehen, und Herrn Privatdozent Dr. Wätjen in Heidelberg, der mir die von ihm aus holländischen Archiven zusammengestellten Tabellen über deutsche Grönlandfahrer freundlichst zur Verfügung stellte; nicht weniger dem Magistrat der Stadt Emden, der es mir ermöglichte, die Akten des Ratsarchivs in Berlin zu benutzen.

Ihnen allen sei hiermit herzlichst Dank gesagt.

Schließlich gedenke ich auch an dieser Stelle dankbar der tätigen Hilfe meiner Schwester Pauline, die den größten Teil der Reinschrift mit Sorgfalt angefertigt hat.

Berlin, den 28. November 1912.

Ludwig Brinner.

Verzeichnis der abgekürzt angeführten Quellen.

A. Druckschriften.

Baasch, Ernst: Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen; ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. u. 18. Jahrhundert. Hamburg 1896.

— Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. u. 19. Jahrhundert. Hamburg 1908.

— Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.

Bulle, s. S. 6. Anm. 1.

Conway, Sir Martin: No man's land; a History of Spitsbergen from its discovery in 1596 to the beginning of the scientific exploration of the country. (Univ. Progr.) Cambridge 1906.

E. Jb. XIV, Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden. Bd. XIV, Emden 1902.

Eschels, Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Altona 1835.

Gallois, C., J. G. Gallois: Hamburgische Chronik . . . Hamburg 1861/62.

— **G.**, Geschichte der Stadt Hamburg 1853—1856.

Gloger, C. W. L.: Der Walfischfang und seine Beförderung in Deutschland als vaterländische Zeitfrage in volkswirtschaftlicher, seemännischer und staatlicher Beziehung. Berlin 1847.

Hansen, C. P.: Chronik der Friesischen Uthlande, 2. Aufl. Garding 1877.

Hitzigrath, H.: Die politischen Beziehungen zwischen Hamburg und England zur Zeit Jacobs I., Karls I. und der Republik von 1611—1660. Berlin 1907.

Klefeker, J.: Sammlung der hamburgischen Gesetze und Verfassungen . . . Bd. VII. Hamburg.

Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht, wie solches in den 13 bis 19 Tituln des andern Theils Stadtbuchs enthalten. Hamburg 1727.

Lindeman, M.: Die Arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620—1868 = Erg.-Heft 26 zu Petermanns Geogr. Mtll. Gotha 1869.

Lucht, Glückstadt oder Beiträge zur Geschichte dieser Stadt und des dreißigjährigen Krieges in unserem Lande. Kiel 1834.

Martens, s. S. 1 Anm. 1.

Muller, S. Fz.: Geschiednis der Noordsche Compagnie, Utrecht 1874.

Nerong, O. C.: Föhr früher und jetzt. Für seine Landsleute in der Nähe und Ferne, sowie auch für die Kurgäste geschrieben. Wyk 1885.

Nordenskjöld, A. E. und O. Torell: Die schwedische Expedition nach Spitzbergen und Bären-Eiland in den Jahren 1861, 1864 und 1868. Jena 1869.

N. Rr., Norske Rigs Registranter udgevet af Christian C. A. Lange, Bd. VI. Christiania 1877.

Posselt, Über den grönländischen Wallfischfang, aus mündlichen Nachrichten Föhringer Seeleute, gesamlet von C. F. Posselt, Prediger zu St. Johannis auf Föhr. Mit Anmerkungen und Zusätzen herausgegeben von A. Niemann. Aus dem ersten Hefte des zehnten Jahrgangs der schleswig-holsteinischen Provinzialberichte besonders abgedruckt. Kiel 1796.

Reise nach dem Nordpol. Aus dem Tagebuche eines Grönlandfahrers herausgegeben und mit Anmerkungen vermehrt von J. C. S. Leipzig u. Budisin 1791.

Roosen, Mennoniten, Geschichte der Mennonitengemeinde zu Hamburg und Altona. Bd. I Hamburg 1886, Bd. II. H. 1887.

van Sante, Gerret v. S.: Alphabetische Naamlyst van alle de Groenlandsche en Straat-Davissche Commanndeurs, die zedert het Jaar 1700 op Groenland en zeedert het Jaar 1719 op de Straat Davis voor Holland en andere Provincien hebben gevaaren . . . Haarlem 1770.

Scherz, Borkum vor hundert Jahren = Ostfriesisches Monatsblatt für provinzielle Interessen. III. Bd. Emden 1875.

Schurtz, G. N.: Bericht von der Natur und Eigenschafft, auch Nachstellung und Fang des Walfisches. Abgedruckt in R. Capel: Vorstellungen des Norden oder Bericht von einigen Nordländern und absonderlich von dem sogenandten Gruenlande. Hamburg 1675.

Scoresby, W.: An Account of the Arctic Regions and Northern Wahle Fishery. Edinburgh 1820.

Wohlwill, Aus drei Jahrhunderten der hamburgischen Geschichte 1648—1688. = 5. Beiheft zum Jahrbuch der hamburgischen wissenschaftlichen Anstalten (XVI, 1896). Hamburg 1897.

Zorgdrager, C. G.: Grönländische alte und neue Fischerei it. Beschreibung Grönland, Island, Spitzbergen etc. Leipzig 1723.

B. Ungedrucktes Material.

Hk. A. Br. = Archiv der Handelskammer zu Bremen.
Kzb. H. = Kommerzbibliothek zu Hamburg.
Peter Koster = Chronik von Bremen Bd. II, Stadtbibliothek Bremen (Brem: a 802).
R. A. E. = Ratsarchiv zu Emden.
St. A. Br. = Staatsarchiv zu Bremen.
St. A. H. = Staatsarchiv zu Hamburg.
St. A. Sch. = Staatsarchiv zu Schleswig.
Stb. H. = Stadtbibliothek zu Hamburg.
Vz. Gaed. = „Verzeichniß der seit Anno 1669 von Hamburg nach Groenland und der Straße-David zum Wall-Fisch- und Robben-fangst gesandten Schiffe“ . . . Aus der Sammlung D. C. Gaedechens im St. A. H., provisorische Signatur CCLIII.

Inhalts-Übersicht.

Erstes Buch.

Allgemeiner Teil: Der Betrieb der Grönlandfahrten.

Seite

Zweites Buch.

Hamburg.

A. Chronologische Darstellung.

Viertes Buch.

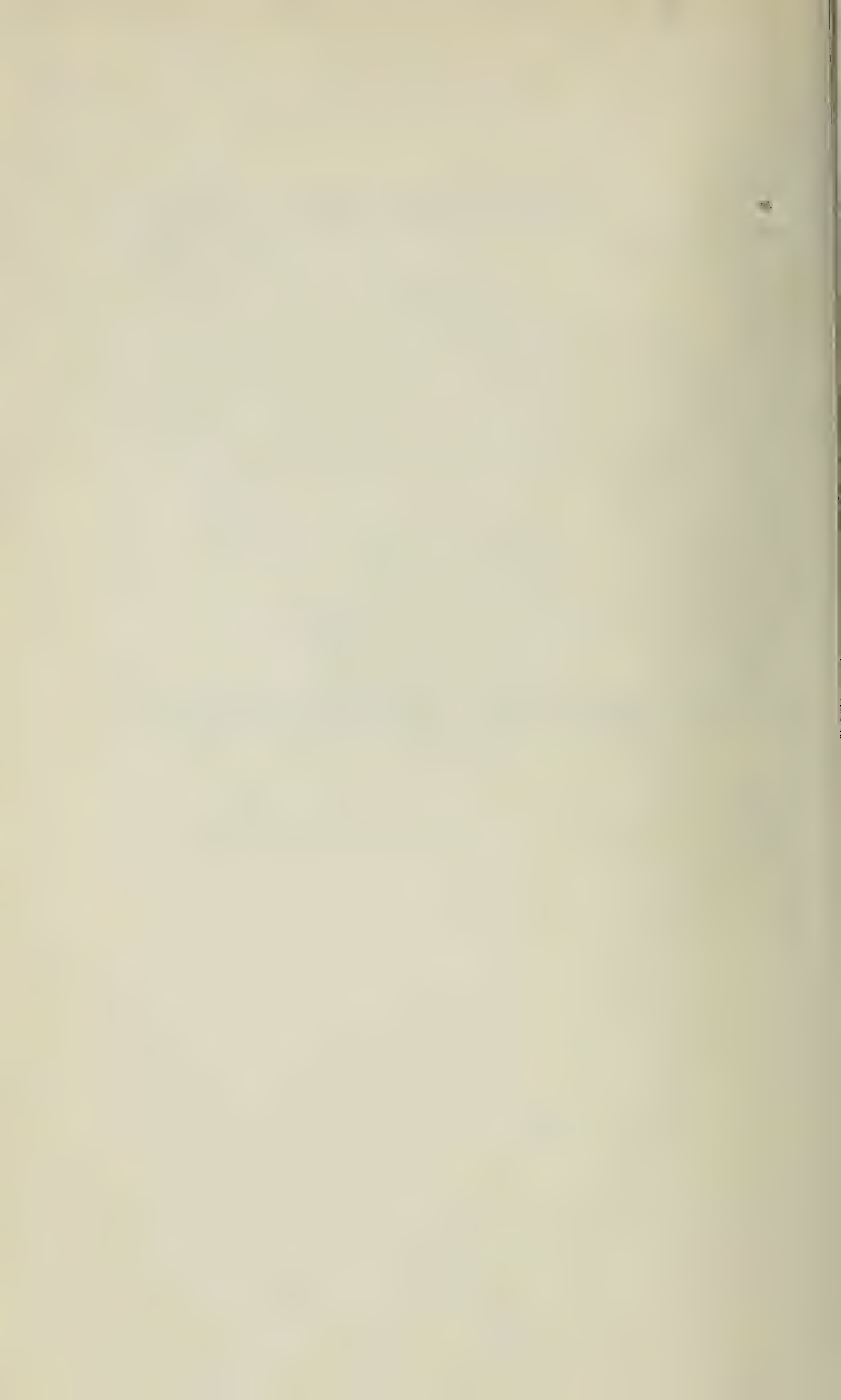
Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg.

Beilagen

Erstes Buch.

Allgemeiner Teil:

Der Betrieb der Grönlandfahrten.



I.

Überblick.

Die Grönlandfahrten waren große Jagdzüge zur Gewinnung der kostbaren Seetiere; in erster Linie des Walfisches, sodann der Robbe und gelegentlich auch des Walrosses. Alle andere Beute, die bisweilen gemacht wurde, wie Eisbären, Renntiere, Bergenten, deren Eier und Federn und dergleichen, spielten eine ganz untergeordnete Rolle. Bevorzugt wurde durchaus der Fang des Walfisches. Solange dieser Riese noch häufig anzutreffen war, vernachlässigte man jede andere Beute. Die ungeheuren Scharen von Robben, die sich den Grönlandfahrern im Frühjahr, bei ihrer Ankunft im Eise, besonders bei Jan Mayen, zeigten, blieben von ihnen das 17. Jahrhundert hindurch fast ganz unbehelligt. Zwar erlegten sie oftmals, mehr zu ihrem Vergnügen, ein paar Dutzend dieser Tiere, und Friedrich Martens[1]) er-

---

[1]) Friedrich Martens war ein hamburgischer Schiffsbarbier, der sich durch nicht gewöhnliche Kenntnisse, gesunden Verstand und scharfe Beobachtungsgabe auszeichnete. Er war ganz erfüllt von dem Gedanken, daß der ehrenvolle und erfolgreiche Anteil, den seine Vaterstadt an der Grönlandfahrt nahm, etwas Großes sei, „da wir auch nicht die allerkältesten und unfruchtbahrsten Länder auffzusuchen und dieselbe uns zu Nutze zu machen gantz und gar keine Gefahr scheuen". Er machte 1671 auf dem hamburgischen Grönlandfahrer „Jonas im Walfisch" eine Reise nach Spitzbergen mit. Die Erfahrungen, die er dabei sammelte, verarbeitete er dann zu „Friderich Martens vom Hamburg Spitzbergische oder Groenlandische Reise Beschreibung gethan im Jahr 1671. Aus eigener Erfahrunge beschrieben, die dazu erforderte Figuren nach dem Leben selbst abgerissen (so hierbey in Kupffer zu sehen) und jetzo durch den Druck mitgetheilet. Hamburg. Auff Gottfried Schultzens Kosten gedruckt. Im Jahr 1675". In der Vorrede erklärte er schlicht: „Weil ich dann vor vier Jahren auff einem derselben [der hamburgischen Grönlandfahrer] Schiffen die Reise

zählt sogar: „Man hat Exempel, daß kleinere Schiffe, als Gallioten, ihre Ladung davon gemacht haben.“ Aber erst als

---

dahin gethan und mich als einen Schiffs-Barbierer darauff brauchen lassen, habe ich bey dieser Gelegenheit GOTT'es sonderbahre Vorsehung an diesen kalten Orten betrachtet und, was ich im Eise, im Wasser, in der Lufft und auff dem Lande Denckwürdiges gefunden, nach dem Leben alsobald auff der Reise frisch abgerissen und, so viel ich gekont, nicht aus andern Büchern, sondern aus eigener Erfahrung beschrieben“. Mit dieser Arbeit hatte er ein grundlegendes Werk geschaffen, das für 1½ Jahrhunderte die — meist ungenannte! — Grundlage fast aller Beschreibungen Spitzbergens wurde. Noch jetzt erfreut es sich bei den besten Kennern der hochnordischen Gegenden der höchsten Wertschätzung. Sir Martin Conway, einer der genauesten Kenner Spitzbergens und der einschlägigen Literatur, sagt in seinem „No man's land“, S. 214: „His published account of his journey laid the foundation of arctic science. It was a most successful book. His statements, quoted or merely stolen, were practically all that was known about Spitsbergen before the scientific expeditions of the nineteenth century“. Und kein Geringerer als Nordenskiöld urteilt (S. 338): „So ist Martens' Reisebericht eine der ältesten und zugleich besten Quellen für unsere Kenntnis der arktischen Natur. Man findet hier auf einem kleinen Raume die Resultate einer reichen Erfahrung, welche die sparsamen Mitteilungen der arktischen Reisenden unseres Jahrhunderts bei Weitem übertrifft. Neben der ausgezeichneten Arbeit Scoresby's wird er stets den classischen Mittelpunkt dieser ganzen Literatur bilden“. 1675 war das Buch in Hamburg ans Licht getreten, bereits 1680 erschien es zu Venedig in italienischer, 1685 (1710, 1770 u. ö.) zu Amsterdam in holländischer Übersetzung; 1694 und 1695 kamen zu London englische Ausgaben hinzu, deren erste noch 1855 von der „Hakluyt-Society“ mit einem Neudruck bedacht wurde (A Collection of Documents on Spitzbergen and Greenland . . . ed by Adam White Esq.), merkwürdigerweise ohne daß der Herausgeber es für nötig gehalten hätte, auch nur den Titel des deutschen Buches in seiner „Einführung“ zu bringen! Weniger bekannt wurde Martens' Buch dagegen in Deutschland, Hamburg nicht ausgenommen, wofür später an seinem Orte ein bezeichnendes Beispiel gegeben werden wird. Gar zu einem deutschen Neu- oder auch Nachdrucke hat es das Werk, das den „klassischen Mittelpunkt“ einer ganzen Literatur bildet, bis auf den heutigen Tag noch nicht zu bringen vermocht. Der Verfasser

der Walfisch seltener wurde, in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts, erschien der Seehund begehrenswerter. Seit jener Zeit erst rüstete man Fahrzeuge besonders für den Robbenschlag aus, deren Zahl dann — besonders auch unter den von deutschen Häfen ausgehenden Schiffen — eine verhältnismäßig recht beträchtliche Höhe erreichte.

Im Vergleiche mit diesen beiden Betrieben ist die Walroßjagd, die doch überhaupt erst den Engländern den Weg nach Spitzbergen gewiesen hatte, seitens der sogenannten Grönlandfahrer meist geringfügig gewesen, obwohl die Walrosse sehr häufig in ungeheuren Scharen vorhanden waren. So berichtet Martens:[1]) „Auff einer Eißscholle lag es so voller Wallrosse und die Eißscholle lag dem Wasser gleich. Wie die Wallrosse davon, konten wir kaum aus der Slupen darauff treten, also hoch lag sie aus dem Wasser.“ Man kümmerte sich im allgemeinen wenig um die Tiere. Solche Massenabschlachtungen von Walrossen auf dem Lande, wie sie Zorgdrager[2]) und Martens erwähnen, waren eben ganz seltene Ausnahmefälle. Hauptsache war und blieb durchaus der Walfischfang. Er war sozusagen die „hohe“ Jagd. Der Robbenschlag galt, vor allem bei den Engländern, für minderwertig und die Walfischfänger sahen wohl gar mit Verachtung auf die Robbenschläger herab.

Diese Sachlage machte es nötig, auch bei der folgenden Darstellung auf den Walfischfang besonderes Gewicht zu legen.

---

der hier vorliegenden Arbeit aber, der sich für die folgenden allgemeinen Ausführungen über den Betrieb der Grönlandfahrten naturgemäß in allererster Reihe an die Berichte deutscher Grönlandfahrer gehalten hat und sie möglichst selbst zu Worte kommen läßt, glaubte das dem hamburgischen Schiffsbarbier Friedrich Martens ganz besonders schuldig zu sein.

[1]) S. 82.

[2]) Zorgdragers Werk, das z. T. auf der von Martens geschaffenen Arbeit beruht, bildet nebst „de Walvischvangst“, Amsterdam 1784 (Verfasser ungenannt) die vorzüglichste Quelle für die holländische Grönlandfahrt.

II.

Baien- und Eisfischerei.

Das Gebiet, in dem der Walfischfang vor sich ging, wurde in der an anderer Stelle gedruckten Einleitung der Arbeit bereits umgrenzt und dabei auch schon angedeutet, daß Veränderungen im Laufe der Tiere nicht nur eine Verschiebung der Fangplätze, sondern auch scharf einschneidende Änderungen im Fischereibetriebe zur Folge hatten. Hier ist der Platz, dies etwas näher auszuführen.

Wie dort dargelegt, wurde in der frühesten Zeit der Grönlandfahrten, während der ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts, der Walfischfang fast ausschließlich in den Baien der Westküste Spitzbergens und bei Jan Mayen geübt. Obwohl die deutschen Städte an diesem Betriebe, der sogenannten Baienfischerei, noch nicht beteiligt waren, scheint es doch unumgänglich, mit ein paar Strichen ein Bild davon zu geben.

Die Schiffe, meistens große, schwerfällige Fahrzeuge, nahmen doppelte Mannschaft, 70 bis 80 Köpfe, mit, und gingen in verschiedenen Baien am Lande vor Anker. Hier wurden Zelte und Hütten errichtet, die ihnen zur Wohnung dienten. Die Hälfte der Leute war zur Besatzung der Schaluppen und für den eigentlichen Fang bestimmt, die andere zur Bearbeitung der gemachten Beute. Ein beständiger Beobachtungsposten hielt Ausschau und wartete auf das Auftauchen des Wals. Dies konnte selbst aus großer Entfernung wahrgenommen werden, da der Fisch sich weithin durch eine hohe, doppelte Dampf- oder Wassersäule, die er aus seinen Spritzlöchern in die Höhe schleuderte, ankündigte. Auf den Alarmruf „Fall! Fall!" eilten die Fangmannschaften zu ihren Schaluppen und stießen eilends vom Ufer ab, ihn zu jagen. War ein Tier erlegt, so bugsierten sie es mittels der Boote ans

Land und überließen es den Zurückgebliebenen zur weiteren Behandlung. Diese hatten inzwischen alle nötigen Vorbereitungen zum Flensen — so nannte man das Abziehen der dicken Speckschicht — sowie zum Tranbrennen getroffen und machten sich nun eifrig ans Werk, während die Fänger bis zu einem neuen „Fall! Fall!" der Ruhe pflegen konnten. So herrschte hier im eisigen Norden in den Sommermonaten ein reges Treiben. Besonders lebhaft ging es auf den Hauptstationen der Holländer, bei Smeerenberg oder Smeerenborg (auf der Amsterdaminsel) und auf Jan Mayen zu. An beiden Plätzen hatte die Nordsche Kompagnie nicht nur große Tranbrennereien, sondern auch ausgedehnte Packhäuser errichtet. Auch diese waren nötig geworden, denn bisweilen war es nicht möglich, allen gewonnenen Tran mit nach Hause zu nehmen[1]). Der Rest wurde im folgenden

---

[1]) Wie in der Einleitung in dem Abschnitt über den Kampf um Spitzbergen angeführt, wurden im Jahre 1632 die Anlagen der Noordischen Kompagnie auf Jan Mayen von zwei verjagten baskischen Schiffen heimgesucht, die Packhäuser aufgebrochen und beraubt. Von dem reichen Ertrag des eben beendeten Fischfanges erhält man einen Begriff, wenn man hört, daß den Eindringlingen nicht weniger als 600 Quardeele Tran und 200 000 Pfund Walfischbarten im Werte von zusammen 100 000 Gulden in die Hände fielen, und wie es scheint, war dies noch nicht einmal der gesamte Inhalt der Speicher! — Dieser Vorfall veranlaßte die Kompagnie, um vor ferneren derartigen Übergriffen geschützt zu sein, den Versuch zu machen, den langen, furchtbaren Winter über eine Schutzwache für ihr Eigentum zurückzulassen, die gleichzeitig Renntiere, Bären, Füchse jagen und, wenn möglich, den Walfischen nachstellen sollte. Bestärkt wurde sie in ihrem Vorhaben höchstwahrscheinlich durch die Tatsache, daß kurz vorher, 1630/31, eine Anzahl Engländer, die durch einen unglücklichen Zufall auf dem unwirtlichen Spitzbergen zurückgeblieben waren, mit glücklichstem Erfolge dem Polarwinter Trotz geboten hatten, Und in der Tat fanden sich Leute bereit, um das Wagnis zu übernehmen. Nicht nur auf Jan Mayen, sondern auch in Smeerenberg blieben je sieben Mann zurück. Unter den auf Spitzbergen Überwinternden waren auch zwei Deutsche (Muller, S. 156). Die auf Jan Mayen Zurückgelassenen überlebten den ungemein heftigen und stürmischen Winter nicht, sondern

Sommer von eigens dazu geheuerten Frachtschiffen, die mitunter diese Fahrt zweimal machten, nach der Heimat geführt.

Doch sollte dieser Betrieb nicht lange dauern. Die unablässige Verfolgung verscheuchte mit der Zeit die Walfische aus den Baien, so daß sie mit dem Ende der dreißiger Jahre des 17. Jahrhunderts immer seltener dorthin kamen. Sie wandten sich von der Küste weg, und die Jäger mußten sich, wollten sie nicht mit leeren Händen heimkehren, dazu bequemen, ihnen zu folgen. „Das ist den Brodtkorb hochgehengt!", klagte Christian Bulle[1]) noch 1667 darüber. Fortan konnten die Schiffe nicht mehr am Lande vor Anker gehen, sondern kreuzten, zu-

---

erlagen sämtlich dem Skorbut. Dagegen überdauerten die andern, in Spitzbergen Zurückgebliebenen, glücklich die lange Polarnacht. Sie hatten sich tüchtig gerührt, eifrig der Jagd obgelegen und viele Bären und Renntiere erlegt, so daß die Kompagnie wohl mit ihnen zufrieden sein konnte. Dieser glückliche Ausgang — von dem Schicksal der sieben anderen Unglücklichen wußte man in Spitzbergen damals noch nichts — veranlaßte die Kompagnie zu einem neuen Versuche, und wiederum fanden sich sieben Freiwillige. Diese hielten sich aber nicht so wacker wie ihre Vorgänger; daher stellte sich der Skorbut bei ihnen ein und raffte einen nach dem andern dahin. Seitdem wurden keine weiteren Überwinterungsversuche gemacht.

[1]) Dem Bremer Grönlandfahrer Christian Bulle verdanken wir die älteste bekannte Druckschrift über deutsche Grönlandfahrt, die, ebenso wie die sieben Jahre später erschienene Arbeit des Hamburgers Martens, den Verlauf der Reise eines hamburgischen Walfischfängers erzählt und recht interessant zu lesen ist. Der Titel des jetzt sehr seltenen Buches (in der Bremer Stadtbibliothek und im Britischen Museum zu London ist es vorhanden), das selbst dem gerade in Bremen so eifrig suchenden Moritz Lindeman entgangen ist, lautet: Christian Bullen, Eines Seefahrenden Journal Oder Tag-Register, Was auff der Schiffarth nach der Nordt-See und denen Insuln Groenlandt und Spitzbergen täglich vorgefallen im Jahr Christi 1667. Worin auszführlich der Wallfisch-Fang, deren Arth und Natur, auch andere in der See vorgefallene wunderbahre Sachen eygentlich und natürlich beschrieben werden. Gedruckt zu Bremen. Bey Arendt Wessels, E. E. Hochw. Rahts bestaldtem Buchdrucker daselbst. Im Jahr 1668".

nächst noch in der Nähe der Küste, nicht weit von den bisherigen Plätzen hin und her und spähten nach Walfischen. Wenn es irgend anging, brachte man die erlegten Tiere auch fernerhin zur Tranbereitung ans Land. Als sie aber immer weiter von der Küste weg, dem Eise zu ihren Lauf nahmen, konnte dies nicht mehr geschehen, so daß die mit großen Kosten aufgerichteten Baulichkeiten völlig wertlos wurden. Von nun an war es nicht mehr möglich, die gefangenen Fische sofort zu Tran zu verarbeiten Man mußte sich vielmehr damit begnügen, den Speck zu bergen. Die erlegten Tiere wurden seit dieser Zeit, wenn es irgend anging, an einer Stelle des Landes oder auch auf einem Eisfelde geflenst und abgemacht (so nannte man das Verstauen der Speckstücke in die Fässer)[1]. Sehr häufig aber mußte dieses Geschäft auch auf offener See besorgt werden. Erst zu Hause wurde dann aus dem mitgebrachten Speck der Tran ausgebrannt. Es wurde also nötig, gleichsam die Anlagen von Smeerenberg nach der Heimat zu übertragen, und so entstanden denn auch Tranbrennereien an allen Plätzen, von denen Schiffe auf die Grönlandfahrt ausgingen.

Der Übergang von der Baien- zur See- und Eisfischerei vollzog sich naturgemäß nicht mit einem Male. Die Engländer verschmähten es überhaupt, den Tieren zu folgen. Sie verließen ihre Baien nicht und begnügten sich mit den wenigen Walen, die noch ihren Weg zu ihnen fanden; als diese ganz ausblieben, kamen auch sie nicht mehr wieder. Die anderen Walfischfänger aber, jetzt auch solche aus deutschen Seestädten, folgten der scheu gewordenen Beute kühn bis ins Eis hinein, das fortan das rechte Jagdgebiet wurde.

---

[1]) Erlaubten es die Umstände, den Fisch auf dem Lande abzumachen, so kam es hin und wieder, aber sehr selten, vor, daß daselbst auch aus mitgeführten Kupferkesseln eine Tranbrennerei hergerichtet und der Speck an Ort und Stelle zu Tran gemacht wurde. Die Franzosen brannten den Tran auf ihren Schiffen aus, wobei manches Fahrzeug in Flammen aufging.

III.

Das Polareis.

1. Beschaffenheit und Lagerung des Eises.

Das Polareis ist von dem in unseren gemäßigten Breiten vorkommenden recht verschieden. Unserem scharf beobachtenden Landsmann, dem hamburgischen Schiffsbarbier Friedrich Martens, ist dies nicht entgangen, und er äußert sich in dem Abschnitte seines Werkes, der „Von dem Eise" handelt, des längeren darüber. Lassen wir hier einige Bemerkungen folgen, die er über das Aussehen und die Beschaffenheit des Eises gemacht hat.

„Der Unterschied deß Eises bey Spitsbergen und deß Eises dieser Länder [ist], das dorten kein Glateisz gesehen wird, darauf man zischern oder glischen könne. Es ist auch nicht also klar und durchsichtig, auch nicht also scharff und schneidig, aber viel härter und läst sich nicht leicht spalten, dieweil es dem Grundeisz dieser Länder in den Flüssen am ehnlichsten siehet oder wie Hutzucker.

Wo nun das veste Eiß auf dem Meer lieget, siehet man eine schneeweisse Klarheit am Himmel, als ob es Sonnenschein; denn der Schnee färbet die Luft, wie ein Feuer bey Nacht unter dem Himmel gesehen wird; von ferne aber siehet man die Luft blau oder schwartzlich, da viel kleine Eißfelder (so gleichsam der Seehunde Wiesen seynd) gesehen worden, welche keinen Schein geben unter dem Himmel, weil der Schnee davon geschmoltzen ist.

An diese Eißfelder sprützet die See und verursachet allerhand schöne Bilder; nicht das sie von Natur also gebildet seind, wie das Blumeneiß an den gläsern Scheiben allerhand schöne Figuren gewinnet; diese aber werden von der Sprützen

des Meeres gebildet: wie Burgen, Thürme, Tische, Kapellen und allerhand Thier[1]) . . .

Je ferner man in das Eis siegelt, je grösser Eißfelder werden da gesehen, welche man auch nicht übersehen kan; dann hier umb die West (wie sie es nennen) werden grösser Eißfelder als bey Spitsbergen gesehen, alles oben weiß von Schnee bedecket, daß übel darauff zu gehen, weil man tief im Schnee fält. Der Beren Fußstapffen sahen wir an den Ufern des Eises, weil sie ihre Nahrung im Wasser von dem Aaß der Walfische suchen; zur Gesellschafft spatziret Reinhart mit; seine Nahrung fält hier schlechter von den Vögeln als bey Spitsbergen, weil die hier eintzeln fliegen . . .[2]).

Bey dem Lande werden kleiner Eißfelder gesehen, weil das Eiß nicht weichen kan umb das Land; welches grösser Malmung und kleiner Eiß machet als in freyem Meer.

Dennoch werden die grösten Eißberge da gesehen . . . . Bey den Muschelhafen kam ein großer Eißberg an unser Schiff treiben; also hoch war er als das vorder Theil vom Schiffe, die Backe genannt; der war also tieff unter Wasser, daß er das Ancker aufhub; wir hatten auf 15 Fadem Grund.“[3])

Die Lagerung und Ausdehnung der Eismassen war naturgemäß in jedem Jahre eine andere. Die Kommandeure der Grönlandfahrer sahen sich daher stets vor neue Aufgaben gestellt; mußten sich jährlich gleichsam von neuem einstudieren. Allgemein gültige Regeln für ihr Verhalten zu geben, war daher nicht gut möglich. Wo die Schiffe das letzte Mal offenes Wasser gefunden hatten, trafen sie im folgenden Jahre vielleicht große Mengen Treibeis an oder sahen sich womöglich gar festen, undurchdringlichen Eismassen, hochgetürmtem „Schrauben“- oder „Packeis“ gegenüber. Ja, innerhalb weniger Tage, selbst Stunden, erlebten sie ungeheure, oft recht unangenehme Veränderungen der Eisverhältnisse. So berichtet Martens, daß „manich-

[1]) S. 30.
[2]) S. 31.
[3]) S. 33 f.

mal wenig Eisz da gesehen wird, so man doch ferne im Eise ist; so balde sich aber die Winde erheben, ist zu verwundern, wo das Eiß weniger als einer Stunden Weile hertreiben kompt."[1])

Je nach der Lagerung des Eises unterschieden die Grönlandfahrer „Südeisjahr" und „offenes Jahr" (open season). War der nordische Winter milde, so ergab sich für den kommenden Fang eine „open season". Dann trafen die Grönlandfahrer eine ununterbrochen fortlaufende, oft mit losem Treibeis durchsetzte Wasserstraße an, die sich die ganze Westküste Spitzbergens entlang bis zur Nordwestecke hin erstreckte. Martens hatte in einem solchen Jahre seine Reise unternommen. Er sagt:[2]) „Wir befunden damals, daß das Eiß [gemeint ist der feste, der Ostküste Grönlands vorgelagerte Eiswall, das ‚Westeis'] von der einen Seite, an die andere Seite Spitzbergen war; und die Schiffe siegelten gleichsam zwischen dem Eise und Lande wie in einem Refier." Eine solche „open season" galt im allgemeinen als wenig günstig für den Walfischfang, weil dann das Jagdgebiet eine verhältnismäßig recht große Ausdehnung hatte. Jedoch waren Ausnahmen nichts Seltenes.

War dagegen der Polarwinter streng gewesen, so fanden die Grönlandfahrer im Frühjahr zwischen Bäreninsel und Spitzbergen und weiter nach Osten hin eine einzige feste, oft weit nach Süden reichende Eismasse vor. Dann sprachen sie von einem Südeisjahr. Die Lage des Eises war in diesem Falle z. B. folgende: „Einige Meilen südlich vom Kap Farewell auf Island, so daß die Hälfte dieser Insel umschlossen ist, von hier ein wenig westlich, von Jan Mayen auf Kap Lookout von Spitzbergen, 40 bis 48 engl. Meilen südlich von demselben, und dann streicht es östlich auf Nowaja Semlä oder gar auf Lappland, häufiger ist Bären-Eiland auch innerhalb des Eisgebiets."[3])

Ein Südeisjahr gab den Walfischfängern Hoffnung auf eine gute Jagd. Zwar, solange das Eis fest lag, und wohl gar von

---

[1]) S. 33.

[2]) S. 34.

[3]) Lindeman S. 72.

jungem Eise umsäumt wurde, waren die Aussichten schlecht. Aber wenn die Nordostwinde Bresche in die Eismauer legten, die vorher undurchdringliche Masse sich in Eisfelder spaltete, sich zum Teil westwärts auf das fast unverrückbare Westeis hinaufschob, zum Teil gen Süden trieb, dann durften die Grönlandfahrer gutes Mutes sein. Das offene Wasser zwischen den treibenden Eisfeldern, in das sie nun einsegelten, bedeckte einen verhältnismäßig geringen Raum und war auch bei heftigem Sturm ruhig. Doch geschah es auch nicht selten, daß sich die zersprengten, südwärts treibenden Eismassen aufeinander türmten und einen undurchdringlichen Wall von der Südspitze Spitzbergens bis zum Westeise hin bildeten. Hinter diesen war dann reichlich offenes Wasser vorhanden, jedoch konnte nun niemand dorthin gelangen. Oft geschah es wohl, daß Schiffe sich hindurchzuarbeiten vermochten, ehe der Zusammenschluß erfolgte, häufig aber wurden sie auch von dem andrängenden Eise zermalmt — ein Schicksal, auf das der Grönlandfahrer gefaßt sein mußte. Das Eis bildete für ihn eine Gefahr, der gegenüber alle anderen weit zurücktraten, gegen die er beständig anzukämpfen hatte.

2. Der Kampf mit dem Eise.

Aus dem Tagebuch eines Hamburger Grönlandfahrers[1]) ersehen wir, daß die Mannschaft vor der Abreise das heilige Abendmahl empfing und vom Prediger eingesegnet wurde. Wie die ins Feld, gegen den Feind ziehenden Krieger, ließen sie sich also weihen zu ihrem ernsten Vorhaben. Und in der Tat, wenn schon jeder andere Seemann, der sich den Wogen des Meeres anvertraut, mit der Möglichkeit zu rechnen hat, für ewig Abschied zu nehmen, um wie viel mehr mußte erst der Grönlandfahrer darauf vorbereitet sein! Sollte er doch nicht nur der See und ihren Gefahren Trotz, in grimmiger Kälte dem Riesen des Meeres kühn die Stirne bieten, sondern darüber hinaus einen unheimlichen,

[1]) Reise nach dem Nordpol S. 12.

furchtbaren Feind bestehen, das Eis mit allen seinen Tücken und Schrecken! Und diesem drohenden Gegner konnte er sich keinesfalls entziehen. Er mußte ihn vielmehr aufsuchen, denn nur im Eise durfte er auf guten Fang hoffen. Wie harmlos war demgegenüber die Baienfischerei! Mit Recht durfte Christian Bulle[1]), an diese bessere Zeit zurückdenkend, sagen: „Das ist den Brodtkorb hochgehengt", ... „weil jetzt die Kauffleute wollen, daß man sich so weit ins Eiß begeben soll, als man immer kommen kan, und solte auch gleich keine lebendige Seele davon kommen." Und Martens[2]), der es liebte, sich bildlich auszudrücken, kennzeichnete die Gefahren des Eises treffend mit den wenigen Worten: „Man waget die Schiffe in das Eiß hinein, wie es trift; als man es waget mit einem Glas, daß, ob es wol auf die Erden fält, doch zuweilen gantz bleibet."

Trotz alledem zogen Jahr für Jahr wieder Tausende hinaus, stets aufs Neue den ungleichen Kampf zu wagen, setzten sie mutig Menschenkraft und Menschenwitz den unberechenbaren Naturgewalten entgegen. Dieses Ringen ist etwas Großartiges, und die schlichten, meist unbeholfenen Schilderungen, die uns von dem einen oder anderen Grönlandfahrer überkommen sind, lassen es nur noch bewundernswerter erscheinen. Versuchen wir, uns von diesem Kampfe mit dem Eise ein Bild zu machen.

Wenn die Fahrzeuge — gewöhnlich in der ersten Hälfte des April — den Hafen verlassen hatten, steuerten sie durch den „Trichter" zwischen Norwegen und den Shetlandinseln (in der damaligen Schiffersprache „Hitland") dem erstrebten Ziele entgegen. War der Polarkreis überschritten, so grüßten sie bald die ersten kleinen Eisschollen, „Pasteten", wie sie von den Seeleuten scherzhaft genannt wurden. Je nachdem nun, den obigen Ausführungen gemäß, das Eis fest lag (Südeisjahr) oder schon im Treiben begriffen war (open season), gestaltete sich der weitere Verlauf der Fahrt. Im ersten Falle segelten die Schiffe an dem festen Eisdamme hin und her, „kreuzten bey dem

---

[1]) S. 11.
[2]) S. 5.

Eise", bis der Wall zersprengt wurde und seine Teile ins Treiben gerieten. Dann war der Augenblick gekommen, ins Eis einzusegeln. Im anderen Falle trafen sie nur wenig, und dann eben solch loses Eis an, in das sie unverzüglich einliefen. Ihr Streben mußte sein, sich möglichst weit nach Norden durchzuarbeiten, denn bis zum 78 ° n. Br. rechnete man im allgemeinen wenig auf einen guten Fang[1]). Die Gegend vom 78 ° bis 81 ° n. Br. — weiter dürften kaum Grönlandfahrer gekommen sein — galt als das günstigste Fischrevier; sehr selten wurden dagegen zwischen dem 77 ° und 77½ ° n. Br. Wale gefangen, weshalb dieser Strich auch von den Grönlandfahrern „dat dowe water" genannt wurde.

Bei ihrem Vordringen nach Norden hatten die Grönlandfahrer Eismassen von verschiedener Größe, für die sie entsprechende Namen, wie „Scholle" oder „Schott"[2]), „Flarr"[3]), „Feld"[4]), zur Verfügung hatten, jedoch auch öfter wahllos einen für den anderen gebrauchten, zu überwinden.

Aus dem „kleinen Eis", auf das man zunächst stieß, suchte man möglichst schnell wieder herauszukommen, „weil die kleinen Eißfelder das Meer unrein machen, und die Schiffe siegeln leicht daran und kommen umb."[5]) Besonders bei starkem Winde waren sie gefährlich, dann „toben die Wellen an den Eißfeldern wie an den Steinklippen und zermalmet das Eiß die Schiffe."[6]) Im Gegensatz hierzu blieb inmitten großer Eisfelder das Meer selbst

[1]) „Der Ort seines Auffenthaltes ist mehrentheils in Norden von 79 biß in 80 Grad, in einem grundlosen Meer, da man auff 1400 Klaffter keinen Grund findet, und also keinen Anker werffen kan. Da man wegen des immerwärenden Eises nicht weiter kommen kan, und da man allenthalben mit Eiß umbgeben oder desselben mit grossen Schollen immerzu gewärtig ist, da hält er sich am meisten auff und da wird er am meisten gefangen". Schurtz S. 282.

[2]) „. . . ein Stück Eis, das zu übersehen ist".

[3]) Größer als eine Scholle.

[4]) „. . . das viele Meilen lang ist"; über Terminologie der Grönlandfahrer vgl. Lindeman S. 51 ff.

[5]) Martens S. 30.

[6]) Ebd. S. 31.

bei stürmischem Wetter ruhig. Die großen Eisfelder waren daher das Ziel, ihnen strebte man zu, vor allem auch, weil dort der Walfischfang am meisten Aussicht auf Erfolg bot. Auf die Ausbuchtungen und Öffnungen, die sich in ihnen fanden, war die Aufmerksamkeit gerichtet. Schon von ferne kündigten sie sich dem erfahrenen Grönlandfahrer an, da sie den weißen Schimmer, den die Eisfelder am Horizonte verursachten, als dunkle Flecken unterbrachen. Waren diese Stellen erreicht und nichts, was dem Fange hinderlich zu werden drohte, zu bemerken, so machte man das Fahrzeug mit großen Eishaken und -ankern an dem Felde fest und wartete auf Walfische.

An den allergrößten Eisfeldern lagen jedoch nach Martens[1]) die Schiffe nicht allzu sicher, denn „wegen der Grösse [des Eisfeldes] und des Strohms, auch vielleicht von der Runde deß Meers, brechen die Eißfelder." Wurde nun ein solches auseinandergesprengt, so machte das „einen Würbel im Meer und der Würbel die Malmung, wie man siehet einen Würbel im Wasser oder ein Mühlenstrohm, der von der Seite gegeneinander rinnet."[2]) Und die dadurch entstandene „Verwirrung deß Meers" trieb dann die abgesprengten Eismassen widereinander, die sich hoch auftürmten und alles, was zwischen sie geriet, zermalmten.

Hatten die Grönlandfahrer nun das unangenehme „kleine Eis" glücklich durchfahren und größere Eisfelder wahrgenommen, „die fein von einander getrieben seind", d. h. zwischen denen genug freies Wasser für das Einfahren des Fahrzeuges vorhanden war, dann säumten sie nicht länger. Ein kleines Eisfeld hinter sich herschleppend, „damit es von harten siegeln und Einnehmung der Siegel desto eher vom siegeln begeben kan",[3]) drang ihr Schiff, den Kurs nach Norden gerichtet, in die Spalten des Eises ein. Da mochte doch manchem das Herz pochen, wenn er nichts als das tückisch drohende Eis um sich sah, wenn das Fahrzeug zum ersten Male gegen ein „Schott" oder „Flarr" anrannte, daß es in

[1]) S. 33.
[2]) Ebd.
[3]) Martens S. 31.

allen Fugen ächzte und die Leute durcheinander gerüttelt wurden! „Das wird fortan unsere Musik sein!“ ermunterte dann wohl ein „Befahrener“ den betroffenen Neuling, aber es währte nicht lange, so war auch dieser daran, als an etwas Alltägliches, gewöhnt. Hier galt es, sich tüchtig zu regen und auf dem Posten zu sein, denn mit der Schiffahrt im Eise ist es ein eigen Ding: „Am oberen Ende des Mastes ist eine Tonne befestigt, in welcher sich ein des Eises kundiger Mann befindet. Er ist der Späher, des Schiffes Auge gleichsam, und schaut sich nach den Lücken um, durch welche man gelangen kann; seinem Wink folgen Schiffer und Steuermann, auf sein Wort hört jeder; alle Mann befinden sich auf Deck, um, wenn es erforderlich, das Fahrzeug weiter zu schieben, oder seine Flanken gegen den Anprall der schwersten Eisblöcke zu schützen; immer unter Geschrei und Lärmen, unterbrochen von des Ausschauenden „luff“ und „fall“, der warnenden Stimme aus der Höhe. Der Wind mag immerhin kräftig wehen, das Meer bleibt ruhig, weil die ziehenden Massen die Wellenbildung verhindern; nur ein Sturm vermag eine Art Dünung zu erzeugen. Sonst wäre auch die Gefahr zu groß. Das Fahrzeug wendet sich hierhin und dorthin. Zuweilen findet es einen etwas freien Weg. Dennoch muß es sich manchen Stoß gefallen lassen und bedarf seines verstärkten Stewen und Buges und seiner inneren Verkleidung. Des Steuermanns ganze Aufmerksamkeit aber ist auf das Steuer gerichtet und daß es keinen Schaden nehme.“[1])

Oft konnte man nur dadurch weiter ins Eis hinein oder auch aus dem Eise herauskommen, daß die Boote vorgespannt und die großen Schiffe durch Rudern oft tagelang fortbugsiert wurden. Bisweilen ging auch das nicht einmal an. Dann mußten die Leute mit Tauen das Schiff von einer Eisscholle zur andern ziehen. Aus einem Bericht erfahren wir, daß sie dies sogar vier Tage lang taten, bis sie endlich überhaupt nicht mehr weiter konnten[2]). Am bequemsten war es natürlich, wenn es möglich

---

[1]) Nordenskjöld S. 27.
[2]) Lindeman S. 37.

war, zu segeln. Aber auch dann war alle Augenblicke ein Eingreifen nötig. „Ein jeder stand an seiner Stelle bereit, um Taue und Segel zu handtieren. Die beiden wachthabenden Harpunirer geben auf die ankommenden Eisstücke acht und kommandieren; Rechts, Links, Brassen usw. Das muß wie ein Uhrwerk gehen. Man braßt, laviert zwischen den Eisblöcken und wendet bald das Fock-, bald das Marssegel, wenn man von dem einen zum andern kommen will. Damit das Schiff an einen Eisberg nicht anstoße, braucht man das Kreuz- und Hintersegel. Trotz aller Vorsicht ereignet es sich aber doch, daß man anrennt, so daß das Schiff in allen Fugen kracht und man auf dem Deck zu Boden fällt.“[1])

Im allgemeinen war die Wasserstraße zwischen den einzelnen Eisfeldern nicht zu schmal, da das Eis „gemeiniglich so weite Spalte läßt, daß bequem zwei Schiffe als wie die unsrigen neben einander fahren können.“[2]) Aber sowie ein etwas stärkerer Wind einsetzte, änderte sich das Bild, und die Lage der Schiffe wurde bedenklich. Denn „es ist diese Gefahr dabey, daß, weil ein Eißfeldt grösser den das ander, und die kleinen viel geschwinder treiben als die grossen, von dringen des Eises es sich in ein Hauffen dringet mit grosser Gefahr der Schiffe, die leicht zerbrechen.“ . . . „Bey gutem Gewitter mag es so bald geschehen als im Sturm und Ungewitter, weil daß Eiß in der See treibet mit dem Strom oder Winde (was am gewaltigsten) und lieget wie auff einer Mühlen und zermalmet sich; auf solche Weise mannig Schiff verderbet wird.“[3]) Zwar waren die Leute auf den Fahrzeugen bemüht, dem andringenden Eise mit großen Eishaken zu wehren, aber „was vor weinig Nutzen es mannichmal schafft, erfähret man jährlich, wann Schiffe bleiben.“[4])

Auch andere Mittel, mit denen man es versuchte, konnten das Unheil oft nicht abwenden, bewährten sich jedoch in manchem Falle. „Ein todter Wallfisch beym Schiffe soll dem dringenden

---

[1]) Nordenskjöld S. 339.
[2]) Reise nach dem Nordpol S. 16.
[3]) Martens S. 32.
[4]) Ebd.

Eise wol die meiste Wehre thun. Andern die hangen umb die Schiffe Schwäntze und Finnen des Walfisches, welches nicht zu verwerffen ist, dieweil es den Schiffen grossen Nutzen schaffet wegen Gefahr des Eises. Man hat Exempel, daß in solchen Dringen des Eises ein todter Walfisch auff das Eis gedrungen."[1])

Auch einem Schiffe ist es wohl hier und da beschieden gewesen, auf solche Weise gerettet zu werden: Durch ganz besonders glückliche Fügung geschah es bisweilen, daß das von allen Seiten andrängende Eis das Fahrzeug nicht zermalmte, sondern unversehrt auf das Eis hinaufschob, wo es dann allerdings, weil es nicht abgebracht werden konnte, mitunter seinem Schicksal überlassen bleiben mußte. Diese Fälle, besonders die, in denen das Schiff glücklich wieder flott wurde und seetüchtig geblieben war, bildeten jedoch sehr seltene Ausnahmen[2]).

---

[1]) Ebd.

[2]) Einen solchen Fall, der wegen der Art, auf welche das Schiff wieder frei wurde, besonders interessant ist, erzählt der Grönlandfahrer Jens Jacob Eschels von Föhr. Dieser machte seine erste Reise in dem Unglücksjahr 1769. Nachdem er an einem Tage zwei Schiffe, am folgenden noch ein drittes im Eise verloren hatte, gingen die geretteten Mannschaften dieser drei Fahrzeuge auf die holländische „Vrouw Anna", wo nun 170 bis 180 Mann zusammen waren. Dieses Schiff war vom Eise in die Höhe geschroben und saß nun oben auf dem Eise fest. Die Leute befestigten Taue „an große Eishaken oder Eisanker, die im Eise eingesetzt waren und wanden nun mit Macht am Bradspill an diesen Tauen, um das Schiff vom Eise abzuwinden, wanden aber alles entzwei; die Tauen brachen; das Schiff saß fest und rührte sich nicht. Da kam ein alter Mann Namens Jens Wögens von Föhr, der selbst in jüngern Jahren als Commandeur auf Grönland gefahren war, jetzt aber als alter Matrose auf diesem Schiffe fuhr, zu dem Commandeur Adrians und sagte: wenn die Mannschaft alle hinten aufs Schiff ginge und von da in geschwindem Laufe nach vorne des Schiffes liefen, sollte dies nicht gut sein? . . . . . Wie dies geschehen, so rüttelte das Schiff ein wenig, aber es blieb noch immer fest auf dem Eise sitzen. Alle Leute mußten wieder nach hinten gehen und das zweite Mal nach vorne laufen, und wie dies geschah, so glitschte das Schiff vom Eise mit einer solchen Fahrt ab, als wenn ein neues Schiff

In der Regel war jedes Fahrzeug, um das herum sich das Eis in der dargestellten Weise zusammenschob und aufeinandertürmte, in kurzer Zeit vollständig zerschmettert. Meistens glückte es jedoch der Mannschaft, die vor solchen andrängenden Eisbergen durch den Alarmruf „Overall!“ gewarnt wurde, sich auf das Eis zu retten und von anderen Schiffen aufgenommen zu werden. Nicht selten aber ging die Zerstörug so schnell, im Augenblick, vor sich, daß selbst für den Schreckensruf „Overall“ keine Zeit mehr blieb und auch nicht eine Seele dem Tode zu entrinnen vermochte.

Ein sehr häufig eintretendes Mißgeschick, das indessen gewöhnlich nur den Nachteil hatte, daß die davon betroffenen Fahrzeuge am Fange gehindert wurden, war das „vom Eise Besetztwerden.“[1]) Wenn sie nämlich in die Öffnungen der Eisfelder hineingesegelt waren, ereignete es sich nicht selten, daß Wind und Strom die Öffnung wieder schlossen und sie von allen Seiten dicht mit Eis umlagert wurden. Hier gebrauchten sie nun ihre Sägen: nicht um sich durchzusägen, denn diese Arbeit wäre zu ungeheuer gewesen, sondern um an einer bequemen Stelle im Eise eine kleine Bucht auszusägen, wo sie das zerstörende Zusammenstoßen der Eisufer — wenn man so sagen darf — vermeiden konnten[2]). Diese Arbeit war allerdings sehr mühsam und an-

---

vom Stapel oder von der Helling abläuft“; sie kamen dann wohlbehalten aus dem Eise; die Mannschaften wurden auf 12 holländische Schiffe verteilt und gelangten glücklich nach Amsterdam.

[1]) Das Folgende aus Posselt S. 31.

[2]) „Die große Säge, welche dazu gebraucht wird, gleicht einer Schrot- oder Baumsäge, ist 16—18 Ellen lang und hat große, weit von einander stehende Zähne. Ist nun das Schiff ganz vom Eise umschlossen, und zeigt sich die Möglichkeit, durch das Zersägen der Eismassen freie Fuhrt zu gewinnen, so werden Leinen an die Arme der Säge gebunden, und oft wird die Hälfte der Schiffsmannschaft angestellt, daran zu ziehen. Erst wird oben gesägt, und alsdann sucht man die im Wasser befindlichen Massen durch Haken unter das andere Eis zu schieben. Aber nur bei Windstille und wenn die um das Schiff sich drängenden Eismassen nicht zu groß sind, ist das Sägen anwendbar, denn wenn nicht Windstille ist, macht man sich vergeb-

strengend. Die Leute standen dabei im Wasser, fielen hinein und mußten von den anderen wieder herausgezogen werden. Es kam vor, daß sie damit „acht Tage hintereinander zu tun hatten; eine sehr beschwerliche Sache, weil das Eis 12—13 Fuß dick war.“[1] Oft dauerte eine solche Gefangenschaft nicht lange, jedoch kam es auch vor, daß Schiffe ein Vierteljahr fest und unbeweglich im Eise sitzen mußten[2]. Aber schließlich wurden doch die meisten wieder frei. Denn ein unmerklicher Strom führte sie inmitten der ganzen ungeheuren Eismasse südwärts; günstige Winde trieben die zusammengeballten Eisfelder auseinander, und so kamen die Schiffe, wenn auch oft 10 bis 12, ja 14 Grad südlicher, als sie besetzt worden waren, wieder ins offene Fahrwasser und ohne nennenswerte Beschädigung davon. Aber leicht machte es ihnen das Eis nicht. Es ließ sie nur ungern los und bedrohte sie bis zum letzten Augenblicke. Denn gewöhnlich „gieng“ — wie Bulle[3]) erzählt — „eine schreckliche Barninge an der Seekante; es war gleich, als wenn wir aus einem Haven in die See kamen. Und daß schwere Eiß lag und erhebete sich an beyden Seiten, daß uns die Haare zu Berge stunden.“

Gingen nun auch die „Besetzungen“ in der Regel gut aus, so gab es doch, wenn auch seltener, solche, die mit dem Verlust von Schiff und Mannschaft endeten. Es kam vor, daß von einer Anzahl von Fahrzeugen, die nahe beieinander besetzt wurden, die

---

liche Arbeit, da der Wind, sobald die Säge eine Fuhrt geöffnet hat, das Eis wieder zusammentreibt“. Lindeman S. 64.

[1]) Ebd. S. 37

[2]) Am berühmtesten ist wohl ein Fall aus dem Jahre 1769, in dem der hamburgische Kommandeur Jacob Janssen mit noch einem hamburgischen und zwei holländischen Schiffen bis zum 19. November im Eise besetzt war und es nur einem schweren Sturme, der das Eis wieder von einander trieb, zu danken hatte, wenn er in das offene Meer kam und glücklich nach Hause gelangte, wo man ihn längst für verloren angesehen hatte. Nur das eine holländische Schiff fand noch seinen Weg aus dem Eise. Die beiden anderen blieben mit der ganzen Mannschaft.

[3]) S. 13.

meisten glücklich wieder in See und nach Hause kamen, einige wenige dagegen durchaus keinen Ausgang finden konnten, im Eise liegen bleiben und, womöglich das offene Meer vor Augen, elend zugrunde gehen mußten[1]).

So führten die Grönlandfahrer einen fortwährenden Kampf mit dem Eise. Einige wenige uns erhaltene Berichte[2]) zeigen, wie unendliche Mühen und Anstrengungen sie zu überwinden hatten. Man gewinnt daraus mit Gloger die Überzeugung: Es gibt wohl keine schwierigere Schiffahrt in der Welt als diese, keine, die mehr Mut und Todesverachtung fordert, keine, die mehr Gelegenheit bietet, hohes seemännisches Können, sorgsamste Umsicht zu zeigen. Aber auch alles dies wäre vergeblich und nutzlos gewesen, hätte ihnen nicht der eisige Norden selbst einen unentbehrlichen Bundesgenossen gestellt: den langen, langen Tag. „Diß ist's, daß die See-Fischerey nechst Gott erhält, daß es da-

---

[1]) Die vorhergehende Anmerkung lehrt dies für das Jahr 1769. Einen anderen Fall berichtet eine Notiz im Vz. Gaed. S. 68 für 1726. Da heißt es: „Die beiden Commend.: Corn. Rievertz und sein Tochter-Mann Chr. Brinck [beide von hamburgischen Schiffen] sein außer Beyspiel mit ihre Schiffe im Eiß besetzt geblieben und mit allen Volck vergangen. Dis Jahr war daß Eiß sehr stark; ohngefähr 20 Schiffe wurden bey einander besetzt, trieben damit biß 76¼ graaden. Wieder alles Vermuten bekam das Eiß Stillstand, ohngefähr 20 a 30 Meilen von der Seekannt. Den 2. und 3. Aug. bekamen sie etwaß Öfnung. Da sie den durch die Kräffte des Volcks sich durch arbeiteten, da bekamen sie erst die Vermutung, das sie an der See waren. Obige beiden Schiffe, die 2 bis 3 Meilen von ihnen waren, mußten liegen bleiben".

[2]) Bulles mehrfach genanntes Tagebuch; Martens' Beschreibung; J. Janssen, Merkwürdige Reise nach Grönland, Hamb. 1770; Kröger „Historisch wahre Nachricht von dem Elend . . . des im J. 1777 . . . nach Grönland abgefahrenen . . . verunglückten Schiffes [holl.] „Wilhelmina" . . . etc., Bremen 1779; Jürgen Röper, Wahrhaftige Nachricht v. d. i. J. 1777 . . . n. Grönland abgegangenen u. daselbst verunglückten fünf Hamburger Schiffen . . . . Altona 1778; Marcus Voß, seine beschwerliche Reise nach Grönland . . . [Lübeck] 1778; Nachricht von den Schicksalen des Altonaer Grönlandfahrers . . . [Hamburg 1787].

selbst in 4 oder 5 Monaten keine Nacht gibt, noch die Sonne bey hellem Wetter aus den Augen sich verlieret, also daß man durch continuirliche Schildwache den Steuermann für den ankommendem oder bevorstehendem Eise allezeit warnen und also mit Gott dieser Gefahr entgehen kan."[1]) Nur hierdurch wurden diese Fahrten überhaupt möglich. Eine außerordentliche Gefahr entstand daher, wenn sich die in jenen Breiten so häufigen und anhaltenden Nebel — von den Grönlandfahrern „Mist" genannt — einstellten. Durch sie wurde der Ausblick gehindert, man konnte den Eisbergen nicht immer ausweichen, und so waren die Schiffe oft zermalmt, ehe man die andringenden Eisberge hatte wahrnehmen können.

Und diese unendliche Mühe, dieses furchtbare Ringen mit dem Eise war nur Mittel zum Zweck! Inmitten aller dieser Gefahren galt es nun, den Kampf gegen die Riesen des Meeres zu führen.

---

[1]) Schurtz S. 208.

IV.

Der Walfischfang.

1. Der Grönlandwal.

Von den verschiedenen Walarten, die das Weltmeer bevölkern, kam für die Grönlandfahrer — man kann fast sagen ausschließlich — nur eine Gattung in Betracht, der „nordische“ oder „grönländische Bartenwal“[1]) (Balaena mysticetus arctica oder borealis), auch wohl „eigentlicher Walfisch“ genannt, weil man das ganze 17. und einen großen Teil des 18. Jahrhunderts hindurch überhaupt nur diese Art jagte. Das geschah, obwohl noch andere, recht wertvolle Gattungen sich im Polarmeere aufhalten. So wird z. B. der sehr große Finnfisch[2]), ebenfalls ein

---

[1]) Bartenwal, weil er nicht wie andere Arten Zähne, sondern an deren Stelle Fischbeinplatten oder -blätter hat, die von den Walfängern Barten genannt werden. — Für das Folgende sind vor allem die Ausführungen Glogers S. 15 ff. benutzt worden.

[2]) Er wird bis zu 26 m lang, übertrifft also darin den Grönlandwal, steht ihm jedoch an Umfang nach und liefert nur 3—4 Fuß langes Fischbein, während jener bis zu 13 Fuß lange Barten aufzuweisen hat. Äußerlich unterscheidet er sich von dem ganz glatten nordischen Wal durch eine Rückenflosse oder -finne, woher auch der Name abzuleiten ist. Die Finnfische sind aber nicht auf das Polarmeer beschränkt. Sie folgen den Zügen der Heringe und Sprotten und anderer kleiner Fische und kommen dabei oft mit der Flut tief in schmale Buchten hinein, wo sie dann mit Eintritt der Ebbe leicht stranden. Nur solche, niemals grönländische Walfische sind gemeint, wenn man hört, daß irgendwo an den Küsten von Nord- oder Mitteleuropa ein „großer Walfisch“ gefangen oder gestrandet sei, indem sie dann bald tot, bald noch lebend am Ufer gefunden werden.

Bartenwal, häufig an denselben Stellen angetroffen wie der Grönlandwal[1]), denn beide finden an denselben Plätzen ihre Nahrung, so sehr verschieden diese auch voneinander ist. Der nordische Wal nämlich lebt von sehr kleinen, krabbenartigen Seetierchen von etwa 1—1½ cm Länge, die strichweise in so unberechenbaren Mengen vorhanden sind, daß zu Lande selbst die größten Schwärme von Zugheuschrecken der Zahl nach ärmlich dagegen erscheinen, in so gedrängten Massen, daß sie das sonst immer kristallklare Seewasser weit und breit umher schmutzig-olivengrün färben. Der Finnwal wiederum kommt in derselben Gegend vor, weil er seinerseits von solchen Fischen lebt, deren Nahrung aus jenen kleinen Krabben besteht. Da diese Walart ziemlich viel Speck und auch etwas Fischbein hat, erscheint es zunächst befremdlich, daß sie von den Grönlandfahrern ganz unbehelligt gelassen wurde. Sie hatten aber ihre guten Gründe dafür. Diese Gattung ist nämlich mit der Handharpune — nur diese kam im Betriebe der deutschen Grönlandfahrt in Anwendung, wenn man von den allerletzten wenigen Jahren absieht — so gut wie gar nicht zu fangen. Sie schwimmen am raschesten von allen, tauchen niemals tief oder lange unter, sondern fliehen, wenn sie verwundet sind, meilenweit an der Oberfläche des Wassers dahin. Hierdurch bleiben sie fortwährend an der Luft und daher beständig bei Atem, so daß kein Boot sie einzuholen vermag. Aus diesem Grunde jagte man sie niemals[2]). Denn man hätte dabei nicht nur erfolglos seine Harpunen und kostbaren Leinen verloren, sondern auch Boot und

---

[1]) Doch sagt Martens S. 126, daß die Finnfische sich erst einzustellen pflegen, wenn die Grönlandwale bereits den Rückzug angetreten hätten.

[2]) Eine Liste (Kzb. H.) gibt an, das von Christoph Luttmann u. Comp. auf den Robbenschlag ausgerüstete Schiff „Sara und Cecilia", Kommandeur Hans Pieters, habe 1753 einen Finnfisch heimgebracht. Es ist aber möglich, daß er bereits tot gefunden worden ist. Überdies muß es ein sehr kleines Tier gewesen sein. Das Schiff brachte nämlich noch 1491 Robben, und diese lieferten mit dem Finnfisch zusammen nur 70 Q. Speck.

Leben in Gefahr gebracht[1]). Der Walfischfänger, der sich der Handharpune bedient, kann sich vielmehr nur derjenigen Arten zu bemächtigen hoffen, die nach erfolgter Verwundung sofort tief tauchen und lange unter Wasser verweilen. Hierdurch entziehen sie sich die nötige Luft und sind, wenn sie dann doch, um zu atmen, auftauchen müssen, so erschöpft, daß sie die Boote leichter wieder ankommen lassen, sich gewissermaßen von selbst einem neuen Angriffe darbieten und verhältnismäßig leicht getötet werden können.

Ein solcher tief und lange, bisweilen 1½ Stunden tauchender, dabei recht stattlicher und wegen seiner dicken Specklage sehr ergiebiger Wal ist nun der grönländische[2]). Nicht wenig interessant ist es, zu sehen, wie ein einfacher deutscher

---

[1]) „Er ist viel gefährlicher als der Wallfisch zu tödten, weil er sich schneller bewegen und wenden kan wie der Wallfisch, denn er schlägt umb sich mit dem Schwantz, und von sich mit den Floßfedern, sonst Finnen genannt, daß man mit Schluppen nicht nahe an ihn kommen kan, dann die Lantzen ihm auffs beste zum Todte helffen. Ich bin auch berichtet, daß sie einmal unversehens auff einen Finnenfisch eine Harpune geworffen; die hat er mit allen Männern unter ein groß Eißfeld gerissen, und ist keiner davon wieder kommen, der berichtet hätte, wie es den andern gegangen"; Martens S. 216. — „dörffen wir uns an denselben [Finnfisch] garnicht machen, und müssen uns für denselben auch auff den großen Schiffen fürchten, wann er unser innen werden solte; und wird beständig dafür gehalten, daß er ein gantzes Schiff mit sich in den Grund ziehen und alles, was er antrifft, zertrennen würde". Schurtz S. 201.

[2]) Recht drastisch schildert Schurtz S. 199 seine Vorzüge. Er sagt, es gebe „wol 7 Arten Walfische, deren wir doch mehr nicht als einen suchen und nachstellen: als welcher uns wegen seiner Fettigkeit und Groesse am meisten Speck gibt und wegen seiner Ungeschicklichkeit und Tummigkeit am besten zu fangen ist. Den diß Thier ist so ungeschickt als groß und stark es ist". Und S. 201: „Wann nun diß Wunderthier mit Verstand und Geschickligkeit des Leibs bey seiner Stärke begabt wäre, so würden wirs wol unangefochten lassen und nur froh sein, daß es uns passiren und mit frieden ließe".

Grönlandfahrer diesen nordischen Bartenwal beschreibt. Einen solchen Bericht hat uns Bulle hinterlassen[1]). Er hat vor der von Martens gegebenen Schilderung den Vorzug größerer Kürze voraus und verdient wohl, im wesentlichen hier wiedergegeben zu werden. Da heißt es: „Der Wallfisch seines gleichen nicht hat von der Grösse, weder im Wasser noch auff Erden. Er hat keine harte Schuppen auff dem Leibe, sondern eine weiche, schwartze, halbfingerdicke, leicht durchzuschneidende Haut; keine scharffe Zähne, dann er frist keine Fische; sondern die kleinen Fische als Hayen und Schwerdtfische können den Wallfisch tödten und fressen; deß Wallfisches Speise seynd kleine Würme, die allhie dicke im Wasser treiben . . . Ihr Nahme ist Wallfisches Aeß oder Eeß, schmecket wie die raven Muscheln . . . Solch Aeß oder Eeß empfehet der Wallfisch mit seinen großen Maul häuffig, welches sehr lang ist; dann sein Nasebein und Kinbacken seyn 8, 9, 10 Ellen lang, dick und starck wie ein Mawer von Werckstücken; inwendig ist das Naeßbein mit zwey Gewölben, die in die Längte gehen; dadurch gehen kleine Lufftlöchlein; . . . daran sitzet das Fischbein, welches anstatt der Zähne ist, von den Fischern genandt seine Baerden, denn es mit Haar wie Pferde Haar bewachsen ist; solcher hat er an der Zahl 700, theils 10, 11, 12 Ellen lang, solches gehet niederwerts in seinem Maul, das breite Ende sitzt oben fest, das schmale gehet unter der Zungen durch[2]); die fordersten seyn sehr kurtz. Mit diesen Baerden, Zähnen oder Kewen zermalmet er dieß Wallfisches Aeß oder Eeß welches Ich an seinen Zähnen befunden. Er frisset keine Fische, dann sein Schlauchloch oder Kehle ist sehr enge und klein; so Jonas im Bauch des Wallfisches gewesen, muß es noch eine andere Creatur gewesen seyn; . . . aber er hat eine große Zunge, die wohl 10 Cardehl oder 20 Tonnen Fleisch füllen solte; rund umb die Zunge gehen die Zähne oder Baerden, die köstlich wie ein Roster oder Harffen Seiten, anzusehen seynd.

---

[1]) S. 7 f.

[2]) Man kann diese Bartenblätter vielleicht am besten mit ungeheuren Sensen vergleichen.

Die beyden Augen hat er auff beyden Seiten hinter den Kinbacken, welche von dem Vordertheil bedeckt seyn, daß er weder für oder hinter sich sehen kan: allein auff beyden Seiten zwerg voraus, deßwegen die Schluepen endweder recht von forne oder von hinten auff ihn zukommen; denn er ist so schew für den Menschen; wann er nur die Schluepe siehet, so lauffet er; kan nicht lange unter Wasser seyn, denn alle Fische, so warmes Bluth haben, müssen ihren Ohdem aus der Lufft schöpffen. Wann er Menschen vernimbt und gegen dem Eise lieget, daß er so bald nicht weichen kan, so zittert und bebt er, ziehet den Rücken ein, welches von den Harponieren gesehen worden. Mit seinem Sterte, so dazwerg geschaffen, so daß die Breite 12, 13, 14, 15 Ellen plat auff dem Wasser liegt, rudert er sich fort, benebenst 2 Floeßfedern oder Finnen, 12 Fueß oder 6 Ellen lang; wann davon das Speck geschnitten, füllet man 2 Tonne von jedem. Inwendig ist das Bein gleich des Menschen Hand formiret, mit 5 Fingern und beweglichen Gliedern, allein der Daum sitzet verkehrt. Wann er mit seinem Sterte, der 3, 4 Ellen auffs dünneste am Leibe dicke ist, nur einen Schlag thäte, dann worde alles, was er treffet, sterben müssen."

Flößt der grönländische Wal schon durch seine beträchtliche Länge — 18—22 Meter bei ausgewachsenen Tieren — Achtung ein, so erhöht seine unverhältnismäßig große Dicke diesen Eindruck noch ganz gewaltig. Auf 12 bis 15 Meter wird der Umfang gleich hinter dem riesigen Kopfe, der den dritten Teil der gesamten Körperlänge ausmacht, angegeben. Martens berichtet, daß der den bedeutendsten Umfang darstellende Speckstreifen, als er ins Schiff gewunden wurde, von der Wasserfläche bis zum Mastkorbe gereicht habe! Einen Begriff von der ungeheuren Größe dieser Tiere kann man sich auch machen, wenn man von den Grönlandfahrern vernimmt, das Herz eines Walfisches könne in einem großen Speckfasse nicht Platz finden, und ein erwachsener Mensch sei außerstande, über die am Boden liegende Zunge hinwegzusehen! Oder wenn man hört, daß unter den beiden Kinnbacken eines solchen Riesen, die, auf der Insel Föhr „mit den Enden eingegraben, die Nasenspitze in

die Höhe streckend" dastanden, „ein Fuder Heu durchfahren und ein Mann, der darauf stand, die Spitze kaum abreichen konnte!"[1])

Die Speckschicht, deretwegen man den Walfisch vor allem nachstellt, erstreckt sich über den ganzen Körper, ist jedoch von verschiedener Stärke. Rund um den Körper hat sie eine Dicke von etwa 25—50 cm. Beim Kopfe ist es so: Die Lippen bestehen fast nur aus Speck. Die Zunge ist eine „weiche schwammige Feiste, welche man übel zerschneiden kann" und aus der sehr guter heller Tran gewonnen wird. Der übrige Teil des unteren Kopfes besteht fast ganz aus Fett, und der ganze obere ist mit einer ziemlich starken Fettschicht überzogen. Die Flossen liefern ebenfalls viel Speck, während der Schwanz nur spärlich damit bedeckt ist. Natürlich ist der Ertrag an Fett bei den einzelnen Tieren verschieden[2]), und zwar hängt die Stärke der

---

[1]) Posselt S. 24.

[2]) Einige Zahlen mögen dies näher darlegen. Vf. hat aus den ihm zu Gebote stehenden Listen 444 einwandfreie Angaben des Speckertrages für je einen Fisch erhalten, die sich über die Jahre 1695—1795 verteilen. Demnach lieferte 1 Fisch aus:

2	Q.	Speck	1	mal	29	Q.	Speck	1	mal	46½	Q.	Speck	1	mal
3	„	„	2	„	30	„	„	37	„	47	„	„	1	„
4	„	„	2	„	32	„	„	4	„	48	„	„	8	„
6	„	„	2	„	33	„	„	4	„	48½	„	„	2	„
8	„	„	2	„	34	„	„	4	„	49	„	„	3	„
9	„	„	5	„	34½	„	„	1	„	50	„	„	47	„
10	„	„	4	„	35	„	„	16	„	51	„	„	3	„
11	„	„	2	„	36	„	„	12	„	52	„	„	7	„
12	„	„	5	„	37	„	„	3	„	52½	„	„	1	„
13	„	„	3	„	38	„	„	5	„	53	„	„	5	„
15	„	„	3	„	39	„	„	1	„	54	„	„	7	„
16	„	„	3	„	40	„	„	63	„	55	„	„	6	„
17	„	„	1	„	41	„	„	1	„	56	„	„	10	„
18	„	„	3	„	42	„	„	2	„	57	„	„	3	„
20	„	„	2	„	42½	„	„	1	„	58	„	„	7	„
22	„	„	2	„	43	„	„	2	„	59	„	„	2	„
24	„	„	2	„	44	„	„	14	„	59½	„	„	1	„
25	„	„	4	„	44½	„	„	1	„	60	„	„	24	„
26	„	„	3	„	45	„	„	15	„	60½	„	„	2	„
28	„	„	2	„	46	„	„	7	„	62	„	„	4	„

sich bildenden Speckschicht von mannigfaltigen Einflüssen und Bedingungen ab. Daher ist auch eine Schätzung des Fettgehaltes, bei der man lediglich die Länge der Barten zu Grunde legte, nur sehr vorsichtig aufzunehmen[1]). Denn nicht selten magern ausgewachsene Tiere, die natürlich sehr lange Barten haben, ab, während junge Wale mit noch mäßig entwickeltem Fischbein eine stattliche Feiste aufweisen. Und dann darf nicht außer acht gelassen werden, daß der Speck von jungen Tieren weit mehr Tran liefert als der von alten, da bei diesen die vielen Sehnen, von denen der Speck durchzogen ist, viel kräftiger und stärker entwickelt sind.

63	Q.	Speck	3 mal	72	Q.	Speck	4 mal	83	Q.	Speck	1 mal
64	„	„	6 „	74	„	„	1 „	86	„	„	2 „
65	„	„	3 „	75	„	„	1 „	88	„	„	1 „
66	„	„	1 „	$75\frac{1}{2}$	„	„	1 „	94	„	„	1 „
$67\frac{1}{2}$	„	„	1 „	78	„	„	1 „	97	„	„	1 „
68	„	„	4 „	80	„	„	9 „	99	„	„	1 „
70	„	„	9 „	81	„	„	1 „	120	„	„	1 „

Die größte Angabe findet sich bei Martens S. 106: „Schiffer Peter Petersen der Friese berichtet mich, daß sie einen todten Wallfisch gefunden, davon haben sie geschnitten 130 Kardelen Speck." Sehr lehrreich ist auch der Vergleich zweier hamburgischer Fangergebnisse. Es lieferten nämlich aus:

im Jahre 1674: $520\frac{5}{6}$ Fische 30 129 Q. Speck, dagegen
im Jahre 1697: 520 Fische aber nur 18 798 Q. Speck.
Unterschied: 11 331 Q. Speck.

Kennt man also nur die Zahl der von einem Schiffe erlegten Wale, so hat man zur Abschätzung des etwa erzielten Gewinnes oder Verlustes nur ein gänzlich unzureichendes Mittel zur Verfügung.

[1]) Die Tabelle ist folgende:

Länge der Barten:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 Fuß
Ertrag an Tran:	$1\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{4}$	4	5	$6\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	11	$13\frac{1}{2}$	17	21 Tons

Wie unzuverlässig die hier gegebenen Verhältniszahlen sein können, zeigt z. B. daß einmal ein Wal von $2\frac{1}{2}$ Fuß Fischbein beinahe 10 Tons Tran gab, dagegen ein anderer mit 12 Fuß langen Barten nur 9 Tons; Lindeman S. 69.

Ebenso schwankend ist der Ertrag an Fischbein[1]). Junge Fische haben gar keine oder nur sehr kurze Barten. Bei den Grönlandfahrern galten als vollkommen nur die, die das Maß hatten, d. h. wenigstens 6 Fuß lang waren, die sogenannten „Maßbarten"; die kürzeren, die „Untermaßbarten" standen erheblich niedriger im Preise. Ausgewachsene Wale liefern aber eine große Anzahl Fischbeinplatten, die das Maß ganz erheblich überschreiten, eine Länge von 11, 12, ja 13 Fuß erreichen.

Einen gefährlichen Feind haben die Wale in dem viel kleineren Schwertfisch (er wird etwa 4 m lang). Erbitterte Kämpfe finden zwischen beiden statt, in denen der winzige Angreifer gewöhnlich Sieger bleibt und den Gegner mit seinem furchtbaren Schwerte zu Tode bringt. Von der ganzen ungeheuren Beute genießt er nur die Zunge. Es war gar nicht so selten, daß die Grönlandfahrer solche getöteten, im Wasser treibenden Wale antrafen und auf diese Weise einen nicht unbeträchtlichen Gewinn ohne Kampf einheimsten — sofern nicht die Haie, Eisbären und Raubvögel bereits den größten Teil der Speckschicht abgefressen hatten.

Eine etwas kleinere Abart des grönländischen Bartenwals, die ihm — bis auf die Größenverhältnisse — fast genau gleicht, ist der Nordkaper. So wurde er von den Grönlandfahrern ge-

---

[1]) Die Länge der Barten ist in den Listen niemals angegeben, leider auch das Gewicht nur sehr selten. 20 Notierungen für je einen Fisch mögen hier folgen, das oben gesagte bestätigen und zugleich die vorige Anmerkung — das Gewicht vertritt die Länge — ergänzen. Es lieferte demnach 1 Fisch:

bei	8	Q. Speck:	50	Pf.	Barten	bei	33	Q. Speck:	827	Pf.	Barten
„	10	„ „	60	„	„	„	37	„ „	1175	„	„
„	13	„ „	379	„	„	„	40	„ „	1341	„	„
„	16	„ „	10	„	„	„	40	„ „	1494	„	„
„	30	„ „	1015	„	„	„	40	„ „	1687	„	„
„	30	„ „	1125	„	„	„	40	„ „	2154	„	„
„	30	„ „	1214	„	„	„	50	„ „	1791	„	„
„	30	„ „	1600	„	„	„	50	„ „	1931	„	„
„	32	„ „	1208	„	„	„	60	„ „	2141	„	„
„	32	„ „	1934	„	„	„	65	„ „	2231	„	„

nannt, weil er am häufigsten in dem Meere angetroffen wird, das sich vom Nordkap bis nach Island hin erstreckt. Den grönländischen Wal dagegen nannten sie „Eylanders“, wie Christian Bulle[1]) uns verrät: „umb das sie meinen, dasz Spitzbergen ein Eyland ist.“ Er wurde von den Grönlandfahrern ganz gern gefangen. Bleibt er gleich hinter seinem gewaltigen Vetter, dem „Eylander“, erheblich zurück, so hat er doch noch recht bedeutende Maße aufzuweisen. Er erreicht eine Länge von 14 bis 16 m und am dicksten Körperteil einen Umfang von 10 bis 11 m. Die Speckschicht ist etwa 25 cm dick, das Gewicht des Fischbeins beträgt etwa 500—750 Pfund. In den Listen wird er nie vom grönländischen Wal unterschieden. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der kleineren dort aufgeführten Fische kann vielleicht den Nordkapern zugeteilt werden.

Diesen Bartenwalen gegenüber kommt das, was sonst an walartigen Tieren noch erbeutet wurde, gar nicht in Betracht[2]).

2. Der Kampf mit dem Walfische.

Zu einem erfolgreichen Walfischfang gehörte, wie bei jeder Jagd, in allererster Linie Glück. „Dieses Glück vom Wallfisch-

[1]) S. 15; von einer anderen Gattung, die nur in Südeisjahren gesehen worden sei, berichtet Louis Bahre im „Ausland“, Tagebl. f. Kunde d. geist. u. sittl. Lebens d. Völker, Jahrg. 1838: „Dann kommen auch die Fische, welche zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlä leben, heraus und zum Vorschein, zur großen Freude der Harpuniere, welche diese, die kürzer, dicker, heller von Farbe und leichter zu fangen sein sollen als die im Westeis, zum Unterschied Südeis-Fische nennen. Manche dieser Gattung bleiben an den Küsten von Grönland; so sagen die Kommandeure, welche deren habhaft wurden, und die den leichten Fang des dickeren weicheren Speckes des Südeis-Fisches, oder eigentlichen Fisches von Osten her, nicht genug rühmen können. Die Farbe dieser Gattung sei sehr hell, sagen sie, die des Westeis-Fisches sammtschwarz, die grauen müßten die Bastarde sein“. In den verschiedenen Grönlandfahrer-Berichten hat Vf. nie etwas von diesen hellen und grauen Ost-Fischen erwähnt gefunden.

[2]) Ganz vereinzelt erscheint in den Listen ein paar Mal 1 „Caselot“ od. 1 „Combars“ od. 1 „Butskop“; einmal wird 1 „Narwal“, sowie ein „Pottfisch“, der 4 Q. Speck lieferte, erwähnt.

fang fält wie eine Würffel im Spiel, und dazu gehöret eben kein grosser Witz, selbige zu finden. Der eine siehet und bekombt mehr als er begehret, und der ander auff eine halbe Meil davon fanget und siehet keinen."[1]) Ort und Zeit für das Erscheinen der Wale war eben ganz unberechenbar. Allgemein galten Mai und Juni für die beste Zeit, aber es ereignete sich auch, daß in diesen Monaten gar nichts gefangen wurde, dafür jedoch Juli und August eine ergiebige Fischerei brachten. Ja, selbst im September zeigten sich die Tiere mitunter noch in großer Anzahl[2]). So vergingen bisweilen Wochen, ja Monate, ehe manches Schiff überhaupt einen Wal erblickte. Aber dann konnten wiederum die Tiere ganz unvermutet und in so ungeheuren Mengen, gleichsam in geschlossenen Reihen, anrücken, daß die See mehrere tausend Schritte rechts und links schwarz davon wurde und man nicht wußte, auf welchen Walfisch man die Harpune werfen sollte[3]).

Die Fische konnten sich aber auch zur Unzeit einstellen. Nicht selten wurde ein Fahrzeug in der Weise vom Eise besetzt, daß es nur durch einen verhältnismäßig schmalen Eiswall vom offenen Wasser getrennt war. Die Besatzung erblickte dann

---

[1]) Martens S. 31.

[2]) Im Jahre 1742 z. B. fingen 5 Schiffe, 4 holländische und ein hamburgisches, in den letzten Tagen des August und den ersten anderthalb Wochen des September zusammen 36 große Fische und zwar in der Kreuzbai an der Westküste Spitzbergens; Vz. Gaed. S. 89 f.

[3]) Ein Kommandeur erlegte bei solcher Gelegenheit binnen wenigen Stunden 10 Fische; Posselt S. 11. Interessant ist auch eine Nachricht bei Eschels S. 41 v. J. 1772. Als dort 14 Schiffe beisammen lagen, kamen Wale in solcher Menge vorbei, daß jedes von ihnen fast immer in drei Fische die Harpune festschoß, Der Lauf dauerte sieben Stunden, in denen man 112 Fische fing; die meisten, nämlich 12, hatte Kommandeur Meyndert, wohnhaft auf den Halligen bei Föhr, gefangen, die niedrigste Zahl war 4 Fische. — Der bremische Chronist Peter Koster berichtet, daß ein Bremer Schiff im Jahre 1692 innerhalb 24 Stunden 8 Fische gefangen habe, deren Wert einschließlich der Barten auf 20 000 Taler geschätzt wurde.

häufig viele Walfische, ohne daß sie in der Lage war, Jagd auf sie zu machen, vielmehr mit ansehen mußte, wie glücklichere Mitbewerber einen nach dem andern erlegten. Ein anderes Mißgeschick war es, wenn die Beute in großer Zahl an ungünstiger Stelle erschien, inmitten großer Mengen kleinen Eises, in das sich die Fangboote nicht wagen durften, oder vor Eisfeldern mit vielen Öffnungen, die es dem harpunierten Wal ermöglichten, Atem zu schöpfen, ohne von den Jägern behelligt werden zu können. Dann mußte von dem Fange, als einem aussichtslosen Beginnen, Abstand genommen werden, schweren Herzens, da es „ein harter Anblick ist, die Fische so laufen zu lassen."

Unter diesen Umständen konnte oft der tüchtigste Kommandeur seinerseits nicht das Geringste dazu beitragen, „das Glück zu erjagen", auch wenn er aufs genaueste alles beobachtete, wovon man sich einen guten Fang versprach. Und es gab nur recht wenige Merkzeichen, die für den Walfänger in Betracht kamen. Daß er Sorge tragen mußte, sein Schiff an einem mit bequemen Ausbuchtungen versehenen Eisfelde festzumachen, ist bereits erwähnt. Am liebsten wurden solche gewählt, bei denen nur schmale, leicht übersehbare Wasserflächen vorhanden waren, und für besonders günstig galt ein Platz, wenn daselbst das Meer von den unzähligen Krabben, die dem Walfische als Nahrung dienen, grün gefärbt war oder wenn Narwale sich dort zeigten. Ließen sich jedoch Schwertfische, die grimmigsten Feinde der Wale, sehen, so hielten sich die Schiffe dort nicht weiter auf. Es fehlte aber vieles, daß diese Anzeichen zuverlässig waren. Oft widersprachen die Erfahrungen dieses Jahres denen des vorhergehenden. Wo man diesmal Walfische in Menge fand, suchte man sie das nächste Mal vergebens. Wer blind und unbesonnen darauf einstürmte, hatte oft das meiste Glück[1]).

Aber das Glück allein machte es auch nicht: Diese sich darbietende günstige Gelegenheit — „Kans", wie die Grönlandfahrer sagten — wollte erfaßt und energisch ausgenutzt werden. Und hierbei hing alles von der Erfahrung des Kommandeurs und der Offiziere, der Tatkraft und Tüchtigkeit der

[1]) Posselt S. 16.

Mannschaft ab. Einige Augenblicke früher oder später auf der Jagd sein, entschied oft über Gelingen oder Mißglücken des Fanges. Unvergleichlich mehr als alle anderen Seefahrer befanden sich daher die Walfänger in stetem Alarmzustande. Bereits wenn man sich dem Polarkreise näherte, wurden alle Vorbereitungen zum Walfischfange getroffen. Die Fangboote[1]) wurden mit den notwendigen Harpunen[2]), Lanzen[3]) usw. versehen, die

[1]) Die Fangboote, „Schlupen", waren so gebaut, daß sie eine große Schnelligkeit entwickeln konnten. Sie liefen sowohl vorn als hinten spitz zu und waren aus sehr dünnem Holze verfertigt, „davon die Bretter nur ½ Finger dicke, theils ¼ Fingerdicke seyn"; Bulle S. 8.

[2]) Die Harpune ist ein 3 Fuß langer, aus feinstem Stahl geschmiedeter Pfeil mit zwei Widerhaken oder „Bärten", die 8 Fuß lang sind und sich wenigstens ebenso weit in die Breite ausdehnen. Die Spitze und die Seitenwände des Pfeils sind so scharf geschliffen, wie die Schneide eines Messers, damit sie leicht eindringen; hinten dagegen sind sie breit und stumpf wie ein Beil, um ein Wiederherausgleiten möglichst zu erschweren. Der Stil oder „Schaft" der eisernen Harpune ist in der Mitte stark verjüngt, an beiden Enden verstärkt; der verdickte hintere Teil, der „Knopf", enthält eine trichterförmige Aushöhlung. In diese wird der 6—8 Fuß lange Wurfstock hineingesteckt, der so zugeschnitten ist, daß er bequem hineinpaßt, aber auch leicht wieder herausgeht. Denn er hat nur den augenblicklichen Zweck, dem Harpunier das Fortschleudern der Harpune nach der gewünschten Stelle möglich zu machen. Er fällt daher gewöhnlich schon während des Wurfes selbst oder gleich nach dem Eindringen des Pfeils wieder ab. Am Schaft der Harpune zwischen ihren Bärten und dem Knopfe läuft ein beweglicher, aber ziemlich enger Ring hin und her, an dem der „Vorgänger", eine 6 Faden lange, sehr geschmeidige Leine aus feinstem Hanf befestigt ist, „auffgewickelt wie ein Ring", damit sie den Harpunier beim Werfen nicht behindere. An diesem „Vorgänger" sind dann stärkere Seile befestigt, die aus steifem Hanf gedreht und geteert sind. In jeder Schaluppe befindet sich ein „Stell" solcher Leinen, d. h. 6—7 Stück von je 120 Faden Länge. Sie sind in einem Behälter am Boden des Bootes so untergebracht, daß sie, wenn der harpunierte Walfisch sie mit rasender Geschwindigkeit hinter sich her zieht, bequem ablaufen können.

[3]) Das Eisen der Lanzen mißt sechs Fuß, der hölzerne Stiel

Walfischleinen aufs sorgfältigste — damit sie sich ja nicht beim Ablaufen verwickeln — in das für sie bestimmte Behältnis am Boden der Schaluppe eingeschossen, auch einige Lebensmittel darin verstaut. Sodann bekamen die Leute ihre Posten angewiesen. Jeder Harpunier erhielt durch das Los sein bestimmtes Boot und die dazu gehörigen fünf Mann zugeteilt. Der einmal eingenommene Platz wurde für die ganze Fahrt beibehalten[1]). Wenn der Alarmruf „Fall! Fall!" erscholl, — „das gilt soviel als ‚Feind!' in einer Armada zu Felde, dann muß ein jeder also forth fertig seyn unnd nicht ruhen, sondern rudern" — so eilte jeder an die ihm zukommende Stelle, die Mannschaft „fiel" in die Schaluppen. Öfteres Üben sorgte dafür, daß dies bald in größter Schnelligkeit und Ordnung geschah und alles für den Ernstfall gerüstet war.

Befand sich das Schiff in Fahrt, so mußten die Boote erst ins Wasser herabgelassen werden. Anders, wenn es an einem Eisfelde festgemacht war. Dann wurde von einem Drittel der Mannschaft für je vier Stunden eine „Brandwache" gestellt, d. h. zu beiden Seiten des Schiffes lag wenigstens eine Schaluppe mit ihrer Besatzung bereit und „lauerte" auf Walfische. Sowie das Blasen eines Tieres wahrgenommen wurde, ertönte auch hier das „Fall! Fall!" Die Brandwache haltenden Boote ruderten sofort auf die Beute los, und der ebenfalls alarmierte Rest der Mannschaft beeilte sich, in den übrigen so schnell als möglich zu folgen.

ebenfalls. Sie sind die eigentlichen Mordwaffen, mit denen der Walfisch getötet wird. Mit größter Gewalt werden sie dem Tiere in den Leib gebohrt. Der Stiel ist mit einer Handhabe versehen, um einen desto kräftigeren Stoß führen zu können. Wie die Harpunen sind sie aus bestem Stahl hergestellt.

[1]) Den Platz an der Spitze, wo die Harpune „gleich einer Fleischgabel lieget", nimmt der Harpunier ein. Am ersten Riemen sitzt der „Leinenschießer", der das Ablaufen und Einholen der Harpunenleine zu überwachen bzw. auszuführen, im übrigen aber mit den drei folgenden Leuten zu rudern hat. Der sechste Mann ist der Schaluppensteurer, der keine leichte Aufgabe hat, denn er lenkt das Boot mit einem Riemen, wozu große Gewandtheit und Geschicklichkeit erforderlich ist.

Sehr häufig wurden die Walfische in beträchtlicher Entfernung vom Schiffe gesichtet. Dann bedurfte es oft stundenlangen Ruderns, ehe man ihnen so nahe kam, daß die Harpune mit Erfolg geschleudert werden konnte. Nicht selten aber war alle Mühe und Anstrengung vergeblich; der Fisch war nicht mehr einzuholen oder ein anderes Fahrzeug war schneller zur Stelle und hatte ihn bereits harpuniert. Ebenso oft aber tauchten die Wale auch dicht beim Schiffe auf und waren nach kurzem Rudern erreicht. Beim Anrudern mußte man darauf bedacht sein, das Wild nicht zu früh zu erschrecken. Besonders wenn das Wetter klar und still war und die Beute unbeweglich, gleichsam horchend im freien Wasser dalag, war dies leicht möglich; dann hörte der Fisch rechtzeitig die Schläge der Riemen im Wasser, „und ehe man sich versihet, wirfft er den Schwantz hinten auß dem Meer und wünscht uns gute Nacht.“ Lag er aber nahe beim Eise — und „daran lieget der Wallfisch gemeiniglich und schabet sich daran, vielleicht wegen der Läuse, welche ihn beissen“[1]) — so übertönte die gegen die Eisfelder brandende See das Geräusch des Ruderns vollständig. Gleich günstig für das Anriemen war „dicke Luft oder Dunst“, denn diese „verursachet gemeiniglich ein böß Gehör auf dem Meer, eben alß ob eine bretterne Wand darzwischen ist.“

War ein Boot dem Walfisch nahe genug gekommen, so stand der Harpunier auf und hielt die Harpune zum Wurf bereit. Um von dem Tiere nicht gesehen zu werden, durfte die Annäherung nur ganz von vorn, oder noch besser von hinten her erfolgen, wobei man allerdings an seiner furchtbaren Waffe, dem Schwanze, vorbei mußte; denn es war nötig, bis etwa zur Brust vorzurudern, um die Harpune aus der gehörigen Nähe, 6—8, höchstens 10 Schritte und an der richtigen Stelle, unmittelbar hinter den Blaslöchern oder in dem dicken Speck des Rükkens, anbringen zu können[2]). War der Wurf geglückt, saß die

[1]) Martens S. 115.

[2]) An anderen Stellen auftreffende Harpunen verfehlten meist ihren Zweck. Am wenigsten geeignet war hierfür wegen seiner dünnen Speckschicht, in der sich die Widerhaken nicht fest ver-

Harpune im Speck fest, so ging der verwundete Wal unverzüglich unter Wasser und eilte, die Harpunenleine in rasender Schnelligkeit mit sich fortreißend, davon. Den weiteren Verlauf der Jagd zu schildern, sei dem wackeren Hamburger Schiffsbarbier Friedrich Martens vorbehalten[1]).

---

ankern konnten, der Kopf; „welches die Wallfische besser wissen wie wir; den wenn sie in Gefahr sind, da sie unser Harpunen nicht entfliehen können, gaben sie viel lieber den Kopf alß den Rücken zum besten, den da reissen die Harpunen leicht aus, und der Fisch reisset aus wie ein ander, dem es nicht gelüstet. lenger im Kriege zu dienen". Es war nicht nötig, daß die Harpune mit besonderer Stärke geschleudert wurde; richtiges Zielen war weit wichtiger. Denn sobald die Schwarte durchstochen war, glitt sie in den Speck hinein „als wäre es Butter", und war erst ein Widerhaken eingeschlüpft, so konnte sie wegen der vielen den Speck durchziehenden Sehnen nur mit großer Gewalt wieder herausgerissen werden. Sie hatte nicht den Zweck und auch nicht die Fähigkeit, den Walfisch zu töten. Denn nur selten durchdrang sie die blutlose Fettlage, und auch dann verursachte sie nur eine ganz geringfügige Wunde, die sich im Verhältnis zu seiner Größe etwa wie ein Nadelstich ausnahm. Aufgabe der im Fisch haftenden Harpune war es vielmehr vor allem, vermittelst der an ihr befestigten Leine das angeschossene Wild in steter Verbindung mit den Jägern zu halten, sein Entweichen zu verhindern, wenn es nach — oft sehr langem — Untertauchen in großer Entfernung wieder an die Oberfläche kam. Nur durch die an der Harpune festsitzenden Leine hatte man die Beute fest, konnte man sie zu erneutem Angriffe wieder auffinden. Und darauf kam es zunächst an. Getötet wurde er dann später mit langen Lanzen, die tief in seinen Leib hineingebohrt wurden und sein Verbluten herbeiführten. Aber auch wenn er tot war, ermöglichte, es sehr oft nur die Harpunenleine, das erlegte Opfer zu bergen, das Tier, das häufig nach dem Tode rasch untersank, aus der Tiefe heraufzuwinden.

[1]) Die Technik des Fanges ist während der ganzen Dauer der Grönlandfahrten dieselbe geblieben, wenigstens soweit es die Deutschen anbetrifft. Während bei den Briten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrh. die Bombenharpune mehr und mehr in Gebrauch kam, hielten sie an der Handharpune fest. Daher hat auch die Schilderung des Fanges, die Martens gibt, für die ganze Zeit der Nordfahrten ihre Geltung behalten. Das Folgende ist eine

„Wann der Walfisch mit der Harpune getroffen, keren sich alle Männer in der Schlupen umb und sehen nach vorne aus und legen geschwind die Riemen auf beyde seiten der Schlupen. Der Linienschiesser und die Männer in den Schlupen müssen wol Achtung geben, daß die Linie in schneller farth oder außlauffen nicht verwirret [werde] oder von der Seite der Schlupe komme, sonst wird die Schlupe umbgeworffen und kostet manchen guten Man sein Leben, wann nicht alsobald ander Schlupen dabey, die sie retten. Der Strick muß lauffen vorn über die Schlupen, und so noch nicht Stricke genug, werden von andern Schlupen mehr daran geknüttet. Und von schnellem Lauff entzündet das Holtz und Strick. Darumb der Harpunier allezeit einen nassen Tuch auff einen Stock gebunden (nach Art eines Pinsels, wie die Balbier zu bösen Hälsen gebrauchen), von den Seefahrenden Dweiel genannt, zur Hand hat; damit netzet er ohne unterlaß das Holtz, damit es das Strick nicht verderbe. Die anderen drey Männer in der Schlupen geben mit Achtung auff das Strick im außlauffen, und [im] einziehen mit halten, welches die Seefahrenden Stopffen nennen. Was sie nicht mit den Händen halten können, das winden sie vorn umb die Stäfe der Schlupen. Ein anderer, der Steurer genannt, stehet hinten in der Schlupe, der steuret mit einem Riemen die Schlupe und gibt wol achtung, wo der Strick oder Linie hinstehet. Als: stehet der Strick von der Seite, so steuret er allezeit, daß der Strick allemal der Schlupen gleich vorauß stehet in einem gleichen Strich, sonsten wurde der Wallfisch die Schlupe das unterste zu oben kehren. Denn der Walfisch manigmahl mit etliche tausend fadem Linien schneller als ein Schiff siegelt und wie ein Vogel flieget, das einem die Ohren sausen und offt grün vor den Augen wird und Schwindel im Kopfe veruhrsachet; wie es einem vorkompt, wan man von einer Höhe herunter springet oder fält.

Wenn nun der Wallfisch mit der Harpunen geworffen wird, riemen die anderen Schlupen alle vorauß und geben acht, wo

---

vom Vf. — und zwar lediglich durch Auslassungen und Umstellungen — vorgenommene Bearbeitung der Martensschen langatmigen Ausführungen.

die Linie hinstehet, da man dann unterweilen an dem Strick ziehet. Ist er fest und schwer, so ziehet der Walfisch stark daran, daß die Schlupe oben dem Wasser gleich ist, auch wol solte zu grunde zihen, wan man das Strick nicht fahren ließ; das geschicht am meisten, wo es am tiefsten im Meer ist, und da gehöret eine erschröckliche Macht zu, so viel hundert Klaffter Stricke unter Wasser fort zu ziehen. Ist es aber, daß es gantz loß hänget und die Schlupen vorn und hinten gleiche hoch im Wasser treiben, so holen die Männer die Stricke wieder ein, und der Linienschiesser legt sie fein zurechte, einen Bogen von Linien auff den andern, damit, wann der Wallfisch wieder hart ziehet, er also bald kan fahren lassen, daß es sich nicht verwickele. Dabey auch in acht zu nehmen: wenn der Walfisch auff flachen Grund laufft, man nicht allzuviel Linien fahren lasse, denn wenn er sich viel unter Wasser kehren wurde, möchte der Strick umb einen schweren Stein oder Klippe verwirren, daß also die Harpune außreissen mochte, und wäre alle Mühe vergebens, davon man Exempel hat.

Wo viel kleine Eisschollen nahe aneinander liegen, daß man mit Schlupen dem Wallfisch nicht folgen kan, holet man die Stricke mit Macht ein; kan man sie mit einem harten Stoß und mehr darauß reissen, ists desto besser, wo nicht, hauet man die Stricke ab[1]). Laufft er unter ein groß Eißfeld, so hat der Har-

---

[1]) Von einer bemerkenswerten Jagd inmitten solchen kleinen Eises weiß Eschels S. 61 f. zu berichten. Sein Schiff lag dort in Besetzung, als sich große Mengen von Walfischen zeigten, die zu den Löchern zwischen dem Eise kamen, um Atem zu schöpfen oder zu blasen. Eine Jagd mit den Booten war unmöglich, da beschloß der Kommandeur, ein junger, ungeduldiger Mann, wider den Rat seiner Offiziere, die meinten, es werde nur Harpune und Leine nutzlos geopfert, ein „Stell" Leinen zu wagen. „Es wurde also ein Stell Leinen aus einer Schalupe genommen, aufs Deck gebracht und um das Gangspill gelegt, um sie nachlassen oder einwinden zu können, je nachdem man es für gut fand. Fische waren genug da; ein Harpunier ging mit der Harpune aufs Eis und schoß in einen Wallfisch fest. Wir ließen den Fisch zwei Leinen, mit drei Schlägen ums Gangspill, auslaufen, dann wurde

punier ein groß Messer in seiner Hand (das Messer nennen sie Kapmesser). Und wenn die Eißscholle in der Mitte hohl oder löchericht, daß der Wallfisch Lufft schöpffen kan[1]), und der Strick nicht so lang daß man ihm folgen kan — wan nemlich die Eißfelder etlich Meil des Weges lang seynd — holen sie soviel immer müglich, den Strick ein, damit der Boge vom Strick unter Wasser sich verliere und der Strick gerade und steiff werde; alsdann hauet er den Strick voneinander. Das ander Ende, als da die Harpune an feste, mit dem abgehauen Stücke, lassen sie dem Wallfische im Leibe stecken und das ander behalten sie in den Schlupen, wiewol mit

---

die Leine so steif gehalten, als sie vertragen konnte; wenn der Fisch von neuem anzog, gaben wir etwas nach, und wenn er nicht hart zog, wanden wir ihn mit dem Spill zurück. Durch dieses Steifhalten der Leine wurde der Fisch so müde, daß wir ihn zurückziehen konnten, und da er endlich, um zu athmen und Luft zu schöpfen, in einem Loche zwischen den Eisschollen aufkam, liefen die Officiere, welche für diesen Fall schon alle mit Lensen auf dem Eise bereit standen, hin, und stachen ihn in dem Loche todt. Nun war der Jubel auf dem Schiffe groß! Unsere Leinen waren außerordentlich stark; freilich waren sie nagelneu, allein selten findet sich ein Beispiel, daß eine Wallfischleine einen Fisch von über 30 Quardeelen (denn so groß war er) halten kann, ohne zu brechen, oder daß die Harpune nicht aus dem Fische reißt. Als dieser Fisch todt war, wurde gleich wieder in einem zweiten festgeschossen, welcher auch auf obige Art gefangen und getötet wurde, und so noch ein dritter. Wir fingen also in Zeit von drei bis vier Stunden drei Wallfische, die, nachdem sie im Schiffe in Fässer gemacht, über 90 Quardeelen Speck lieferten. Nun war aber der Lauf der Fische vorbei und wir konnten keine mehr bekommen."

[1]) Mitunter war es möglich, diese Wasserstellen zu besetzen. Dann wurde der Walfisch beim Atemholen dort getötet. Jedoch machte dann das Bergen des Speckes und der Barten saure Arbeit, da beides mühsam über das sehr schwer gangbare Eis geschleppt werden mußte. Es wird auch berichtet, daß ein erfahrener Kommandeur einen Walfisch, der an verschiedenen Löchern eines Eisfeldes zum Atemholen aufkam, von behenden Leuten mit Brettchen unter den Füßen mit Erfolg über das Eis hin verfolgen ließ.

nicht wenig Schaden; denn offtmahls ein Wallfisch mit fünff Schlupes Linien entrinnet. Er rinnet aber offt mit den Schlupen an das Eiß, daß die Schlupen auffs Eiß stürtzen, als wenn sie in stücken zersplittern sollen; wie es denn offt die Erfahrung darthut, daß mannich Schlupe auff solche Art verdorben wird.

Laufft der Wallfisch vorauß, so schleppen die Schlupen hinter ihm her. Die Männer darin sehen alle vorauß, sitzen stille und lassen den Wallfisch ziehen. Etliche lauffen dem Wasser gleich, machen auch einen Strich im Meer, als da ein Schiff durchgefahren ist, ehe sich das Wasser recht krauß zusammen gibt. Etliche lauffen, daß man sie immer auff dem Wasser sihet; die spielen mit dem Schwantz und Floßfedern (Finnen genannt) daß man sich beförchtet, man komme ihnen zu nahe. Auff solche Art, wenn die Wallfische mit dem Schwantz sich zwingen, wickeln sie offt viel Linien umb den Schwantz; dann hats kein Bedencken, daß die Harpunen außreissen, weil sie mit dem Stricke fest genug bewunden seynd.

Wület der Wallfisch im Grunde, daß die Schlupen stille liegen, so holen sie allgemach die Stricke wieder ein, und der Linienschiesser leget sie hinten wieder an ihren rechten Ort, wie sie zuvor aufgewickelt gelegen ist. Wann aber der Fisch wieder auffkombt, seynd etliche meist bestürtzet, etliche gantz wild; auf die, so wild seynd, da riemet man von hinten zu ihnen, wie man sonst zu thun pfleget, wenn man einen Walfisch beschleichen wil, wirfft noch eine, und wol die dritte Harpune, [je] nach dem sie sehen, daß er ermüdet oder matt ist; damit läufft er wieder unter Wasser.

Die andern zwey oder drey Schlupen, oder wie viel noch übrig seynd, warten schon, biß der Wallfisch wieder auffkombt, und wenn sie sehen, das er ermüdet ist, stechen sie ihn mit Lantzen todt. Hiebey ist die größte Gefahr, den die am ersten die Harpunen auff den Fisch werffen, werden vom Wallfische fortgerissen und seind ferne von ihm; und die ihn mit Lantzen stechen, seynd so woll auff seinem Leibe als von der Seite bey ihm — wie sich der Walfisch keret und wendet — und bekommen

manchen harten Schlag; das sie sonst wol nicht leiden solten, wenns ihnen von Menschen geschehe[1]).

Hie muß ein Stäurer wol Achtung geben, wie der Walfisch läufft oder sich keret, damit er immer von der Seite zu riemet, so daß der Harpunier mit Lantzen ihn reichen kan. Und die andern Manner in den Schlupen riemen fleissig, offt vor und hinter sich, das sie streichen und anroien nennen. Ein guter Stäurer ist, negst dem Harpunier, am besten nutz in einer Schlupen. Er steuret mit einem Riemen und sihet fornen aus, die andern vier Männer kehren ihre Rücken nach vornen und sehen nach hinten, derowegen der Steurer und Harpunier allezeit rufft: „roye an!“ oder „streich!“ Das ist, daß sie mehr am Walfische und ein wenig davon riemen. Denn wenn der Walfisch sich aus dem Wasser hebet, schlägt er gemeiniglich mit dem Schwantz und Floßfedern von sich, daß das Wasser staubet. Eine Schlupe achtet er wie Staub, den er schlegt sie zu kleinen Splittern. Ein groß Schiff ist ihm zu mächtig, den es härter den seine Haut ist; und wenn er gleich mit dem Schwantz daran schlegt, thuts ihm weher als dem Schiffe. Denn er bemalet das Schiff mit seinem Blute, daß er ohnmächtig davon wird.

---

[1]) Einen solchen Vorfall berichtet Martens an anderer Stelle, S. 10: „Das [harpunierte] Weiblein lieff allezeit, daß man sie sehen konte auff dem Wasser und schlug mit dem Schwantz und den Floßfedern von sich, daß wir so nahe nicht kommen konten sie zu lantzen. Einer von den Harpuniern war also kühn und wagete sich beym Walfische; den grüste der Walfisch mit dem Schwantz über den Rucken, daß ihm der Odem entstehen möchte. In der andern Slupen wolten sie sich nicht schimpffen lassen, sondern eileten auch zum Walfische; die warff er mit dem Schwantz umb, daß der Harpunier, wie es die Taucher machen, den Kopf unter Wasser verbarg, und die andern in den Slupen folgeten ihm; ihnen ward die Zeit im Wasser lange, denn es war kalt; und mit Zittern kamen sie wieder an das Schiff“. Von einem andern erzählt Eschels S. 63: „Dieser Fisch war ein böser Teufel; er schlug gleich, wie er die Harpune empfing, die Schalupe entzwei; er wurde darauf von 12 Booten umringt, und von diesen zerschmetterte er noch zwei, ehe er getötet werden konnte“.

Er blaset aber mit gantzer Macht, wann er verwundet worden, wie man von ferne höret ein Kanonkugel saussen. Wann er aber gantz ermüdet, lautet es, wie ein Butskopff Wasser blaset, auch also tropffenweise. Denn er hat keine Macht mehr, das Wasser in die Höhe zu treiben. Derowegen lautet es, als wenn man einen leeren Krug unter Wasser hält, daß darinn das Wasser rinnet. Und solcher Gelaut ist ein gewiß Zeichen seiner Mattigkeit, wenn er bald den Geist aufgeben will. Etliche Wallfische blasen auffs allerletzte Blut[1]), nach dem sie verwundet werden. Welche Blut blasen, besprützen die Männer in den Schlupen heßlich, und die Schlupen werden davon roth gefärbet, als ob sie mit Farben angestrichen wären. Ja das Meer, wo der Wallfisch hingelauffen, ist roth gefärbet, welches ferne zu sehen ist, wenn die Meereswellen es nicht voneinander treiben.

Die Fische, so hart verwundet sind, entzünden sich selbst, daß sie lebendig rauchen und die Vögel auff ihnen sitzen, wie Kreen auff Schweine, und fressen lebendig von ihm.

Tödtet man den Wallfisch mit Lantzen, so holet man die Linien ein, bis man nahe am Fische komt, doch etwas davon, damit die andern Raum genug zu lantzen haben. Wenn man den Walfisch damit tieff ins Leib geboret, sticht man in dem Leibe daraus und ein, wie einer in die Aal sticht. Hinter das Blaseloch[2]) oder in das dicke Speck auff den Rücken da stechen sie ihn auch mit Lantzen, denn davon blaset er am ersten Blut, daß, wo er anderswo verwundet, nicht leicht geschicht. Sie stechen auch wol den Walfisch mit Lantzen bey der Scham, wenn sie dabey können kommen, den es thut ihm da der Stich hefftig wehe. Ja, wenn er schon todt, und an diesen Teil ge-

---

[1]) Wenn der Fisch das Blut in mächtigen Strahlen in die Höhe schleuderte, brachen die Grönlandfahrer in ein Jubelgeschrei aus; denn wenn dies geschieht, „so haben die Schiffer guthen Muth, daß es bald soll werden gut"; Bulle S. 9.

[2]) Eschels S. 63 f., erzählt von einem alten Speckschneider, der im Jahre 1769 durch einen einzigen Lanzenstich hinter den Nasenlöchern einen Walfisch tötete, der überhaupt noch garnicht harpuniert war.

stochen wird, zittert davon der gantze Cörper. Offt siehet man nicht darnach, wie man ihn sticht, denn hiebey vil Sinnen samlen, ist nichts nutz; ein grober Bauernknecht kan offt so gut schlagen oder stechen, als der das Fechten recht gelernet. Entwischt er aber mit einer und mehr Lantzen, so hat man allezeit mehr in vorrath, bey fünff, sechs oder sieben in jeder Schlupe, die er offt alle aus dreyen, auch wohl auß vier Schlupen im Leibe stecken hat und damit bundt bekleidet ist wie ein Igel mit Stacheln. Kombt um sein Leben, wie einer der im Wasser ersäuft.

Sie müssen aber wol Achtung geben, damit von allen Schlupen die Linien oder Stricke nicht abgehawen seynd, weil etliche Walfische sincken, etliche aber dem Wasser gleich treiben, welches man nicht wissen kan im ansehen. Die Feistesten aber sincken nicht wie die Magern, wenn sie frisch getödtet seynd; die Magern sincken alsobald nach ihrem Tode, treiben doch nach wenigen Tagen wieder empor. Die Weile aber solte einem lang genug werden, wenn man offt darnach warten solte, ehe sie wieder auffkommen, weil das Meer immer so stille ist. Wo aber stille von Meerßwellen ist, da treibet der Strom die Schiffe mit dem Eise fort, so daß wir den Fisch andern müssen gönnen, welche ihm nach etlichen Tagen todt finden. Das ist zwar der leichteste Walfischfang, aber eine rechte Schinderey, dabey es hefftig stinckt; den es wachsen weisse laenglichte Maden, wie Regenwürmer gestaltet, in ihrem Fleisch, seynd plat wie die platten Spulwürmer in Menschen Leibe und stincken heßlicher, als ich mein lebtage Gestanck gerochen. Wo ein todter Wallfisch auf der Nähe lieget, wird er von den Vögeln verrathen, die man dabey unzählig viel sihet. Wer aber am ersten einen todten Wallfisch sihet von den Schiffleuten, ruffet alsobald: „Fisch mein!“ und bekompt von den Kauffleuten einen Ducaten für gute Auffsicht. Manichmal steiget einer, diesen Ducaten zu haben, umbsonst auff den Mastbaum, einen todten Wallfisch zu ersehen, der keinen Ducaten bekompt; kompt aber mit Zahnklappern und Frost an Händen und Füssen wieder herunter.“

So weit Martens. Die Dauer einer Walfischjagd war sehr verschieden[1]). Wenn es gelang, der Harpune bald einen wohlgezielten Lanzenstich nachfolgen zu lassen, so konnte der Walfisch in einer halben Stunde erlegt sein. Dies war indessen ein sehr seltener Fall. Im allgemeinen mußte man wenigstens 3—4 Stunden dafür ansetzen, jedoch dauerte es oft einen halben, mitunter einen ganzen Tag, bisweilen noch länger. Unerreicht steht in dieser Hinsicht wohl die Jagd da, von der Scoresby berichtet[2]). Sie währte nicht weniger als 46 Stunden. Man hatte einen Walfisch festgeschossen und ihm im Laufe des Tages noch drei weitere, gutsitzende Harpunen beigebracht, so daß er nunmehr vier Schaluppen hinter sich herschleppte. Nach 40 Stunden zeigte das Tier noch kein Nachlassen seiner Kräfte und man machte daher die Harpunleinen der beiden letzten Boote an dem Maste des inzwischen aufgesegelten Schiffes fest. Gleichwohl zog er nun auch das Schiff, von dessen Segeln wenigstens ein Drittel offen herunter hingen, also tüchtig Wind fingen, noch sechs Stunden lang gegen einen ziemlich scharfen Wind fort und zwar mit der bedeutenden Geschwindigkeit von 1½ Seemeilen in der Stunde. Dann erst konnte er getötet werden.

Der Walfischfang gehört zu den aufregendsten Jagden, die es überhaupt gibt und daher ist es erklärlich, daß sie von den Grönlandfahrern mit einer gewissen Leidenschaft geübt wurde. Ihr begeistertes Lob lesen wir bei dem bereits mehrfach genannten Schurtz[3]), dem wir das Folgende entnehmen: „Das Wüeten und Toben des Walfisches, wie auch das Fechten der Menschen gibt ein so anmuthiges Spectaculum, daß mans nicht satt wird am zuschauen. Ich habs von einem alten Manne,

[1]) Von den Fehljagden, bei denen es überhaupt nicht zum Werfen kam, bei denen man oft einen halben oder ganzen Tag der Beute vergeblich nachjagte, sei hier abgesehen. Ebenso soll die Zeit, die bis zum Schleudern der Harpune verstrich, nicht in Anrechnung kommen, sondern nur die zwischen dem Auftreffen der ersten Harpune und dem totbringenden Lanzenstich.

[2]) S. 289 ff.

[3]) S. 206.

welcher 25 Jahre nacheinander als ein Commendeur und General über eine gantze Flotte die Reise gethan, und selber aus seinem Munde gehört: ob ers gleich in dieser geraumen Zeit offt und mannigmahl gesehen, so habe er doch seine Lust nicht genugsam büssen, noch Ersättigung deßfals erlangen können. Er habe auch niemahls so wol und ruhig geschlaffen und so warm und weich gelegen, daß er nicht darumb auffgestanden, auff das Schiff gestiegen und diese Jagt vom Anfang biß zum Ende zu gesehen habe."

3. Das „Flensen" und „Abmachen".

War nun der Walfisch glücklich zur Strecke gebracht, so galt es, Speck und Fischbein zu bergen. Das kostete harte Arbeit. Nachdem man den Schwanz abgehauen, bugsierten 4—5 hintereinander festgemachte Boote den toten Riesen bis an das Schiff. Wenn sich Fische sehen ließen, so wartete man, um die Jagd nicht zu versäumen, noch mit der Bearbeitung der Beute, und schleppte sie während dieser Zeit hinter dem Fahrzeuge her. War dies nicht der Fall, so befestigte man sie an der Backbordseite mit starken Tauen und traf alle Vorbereitungen zum „Flensen" — so nannte man das Abziehen der dicken Speckschicht. Die gesamte Mannschaft, bis zum letzten Küchenjungen herab, war hierbei beteiligt, ein jeder an seinem Posten, der ihm bereits auf der Hinreise angewiesen worden war. Der Speckschneider und sein Gehilfe nehmen jeder in einer Schalupe Platz, die mittels langer Haken von einem anderen — oft einem Jungen — am Schiffe festgehalten wurde. An der Spitze des Bootes oder auf dem Walfische selbst stehend, begannen sie nun, mit großen, an langen Stielen befestigten Messern 3—4 Fuß breite Speckstreifen („Flensstücke") zunächst unmittelbar hinter dem Kopfe abzulösen. Diese Arbeit erforderte große Kraft und Geschicklichkeit. Besonders schwierig war es, trotz der langen Nägel an den Stiefelabsätzen, auf der glatten, fettigen Haut des Walfisches zu stehen und dabei die langen Messer in der richtigen Weise zu handhaben. Ein „Flensstück" nach dem anderen wurde so von der über Wasser befindlichen Hälfte ausgeschnitten

und ins Schiff gewunden, bis auf einen Streifen, der den größten Umfang des Tieres darstellte. Mit dessen Hilfe wurde der Fisch gewendet (daher „Kenterstück“) und darauf von der anderen Hälfte in der gleichen Weise die Speckschicht abgetrennt und ins Flensgatt geworfen[1]). Entsprechend löste man vor dem Wenden des Fisches zunächst die eine Hälfte des Fischbeins aus dem gewaltigen Maule, sodann die andere. Diese beiden Klumpen wurden im ganzen ins Schiff gewunden. Dort hieb man mit den Bartenbeilen die einzelnen Fischbeinplatten ab und reinigte sie von dem daransitzenden Fleische. Das Flensen des Fisches dauerte „vom Morgen bis zum Abend“ und ermüdete die Leute außerordentlich. Darum, und auch um günstige Jagdgelegenheit nicht ungenutzt zu lassen[2]), mußte das „Abmachen“ d. h. das Zerkleinern und in Fässer Verpacken der Flensstücke auf den nächsten Tag oder noch später verschoben werden; jedoch ließ man den Speck nicht gern länger als zwei Tage lose im Raum liegen, weil er sonst zu viel Tran austräufelte[3]).

Zum „Abmachen“ legte man das Fahrzeug an einem großen Eisfelde fest, machte den Schiffsraum klar und brachte die leeren Quardeele, die man nicht brauchte, auf dem Eise unter; die Speckbank wurde aufgestellt, zum Schutze der Messer mit den Slippen der Walfischschwänze belegt, und dann begann eine Arbeit, die „wunderlich anzusehen“ war. Vier bis fünf Mann traten an das große Spill, eben so viele stiegen in das Flensgatt hinab, wo sie „bis zum Leibe im Specke“ standen. Nun wurden die großen Speckstreifen aus dem Raume empor gewunden, von zwei bis drei „Pieckenierders“ mit Piken niedergelegt und so-

---

[1]) „Das Flenßgatt, das ist der Platz im Schiffe vor dem mittelsten Mast, da man die Fässer hinein thut, unter die große Porte oder Lucke, wie sie es nennen“; Martens S. 11.

[2]) „Das geschicht darumb: weil sie viel auf den Jachten sein, so säumen sie nicht, sondern schneiden große stücke von Walfischen, daß sie davon kommen“; ebd.

[3]) „Es schadet dem Specke nichtes, daß er etliche Tage also beliegen bleibet, etliche halten es auch vor gut; es kan aber nicht seyn, weil die Feiste davon rinnet, wann es lange auf einander lieget“; ebd.

fort von zwei „Strantschneiders" mit langen Messern in viereckige Stücke zerteilt. Diese faßte ein anderer, „Speck auff der Banck" genannt, mit einer Hacke und warf sie auf die Speckbank, wo schon die „Bankschneider" bereitstanden und sie mit kürzeren Messern „sehr geschwinde" in lange dünne Stücke schnitten. Diese Arbeit war recht beschwerlich und erforderte große Kraft, denn „das Speck ist zähe im schneiden", außerdem „schneiden alle von sich, damit sie von der Feiste nicht besprützet werden; davon ihnen leicht die Sähnen an den Händen und Armen verrücken; darauß denn leicht ein Gliedwasser folget." Einen Teil des Specks konnte man nicht schneiden, sondern mußte ihn mit großen Messern zerhauen. Dies lag dem „Kapper" ob, der wurde dabei „heßlich besprützet, darumb er sich mit alten Lumpen behänget wie ein Narr." Die kleinen Speckstücke schob man in die bei der Bank aufgestellte hölzerne Rinne und weiter in einen daranhängenden Beutel, der „wie eine Wurst gestaltet" und so lang war, daß er bis unten in den Schiffsraum reichte. Dort fing man den Speck in kleinen Kübeln auf und schüttete ihn in die Fässer, die sofort fest verschlossen und verstaut wurden. So blieben sie, bis man nach Hause kam und mit dem Tranbrennen begann. Diese Arbeit ging unter fortwährendem Rufen, durch das sich die Leute über und unter Deck verständigten, vor sich und währte, wie das Flensen, etwa 12 Stunden. Die ganze Mannschaft wurde dabei mit Tran und Blut besudelt, es war in der Tat, wie der Grönlandfahrer Paul Frercksen sagte, „eine schmierige Adviesse." Doch war das noch nicht der einzige Übelstand bei diesem Geschäfte. Sehr oft, wenn der Walfisch einige Tage im Wasser gelegen hatte, ehe man ihn zu flensen begann, barst er auf und dann wurde die Arbeit viel unangenehmer. Denn Martens berichtet: „Er wird von stunden an übel stinckend und rauchet; das Fleisch kochet und geret wie Bier, und fallen ihm Löcher im Leibe, daß ihm das Gedärm darauß hänget. Von dem Rauch oder Damp . . . entzünden leicht . . . die Augen, als ob einer Kalck darin bekommen hette." Erst wenn der Speck in Fässer gefüllt war, pflegten sich diese bösartigen Erscheinungen wieder zu verlieren.

4. Verwendung des Fanges.

Der Tran wurde meistens zu Beleuchtungszwecken verwendet, aber auch von Weißgerbern und von Tuchmachern zur Bereitung der Friese, die beim Brennen zurückbleibenden Grewen von Seifensiedern und Leimkochern benutzt[1]). Aus dem Fischbein verfertigte man Schachteln, Messerschalen, Stöcke u. dgl.; die Barten wurden aber auch zerschabt und die besten Matratzen und Polster damit ausgestopft. Der größte Teil jedoch wurde von den Schneidern „in den steiffen Kleidern" vernäht, d. h. er diente zur Herstellung der damals „modernen" Mieder oder „Panzerung" der Damen, wie Posselt sich ausdrückt. Außer Tran und Fischbein lieferte der Walfisch keinen nennenswerten Gewinn, wenigstens ist in den Listen, die uns die Fangergebnisse übermitteln, nie von etwas anderem die Rede.

Zu verwundern ist, daß die Haut des Walfisches keine Beachtung fand, wenigstens bei den deutschen Grönlandfahrern. Nach übereinstimmenden Berichten deutscher Schiffsleute wurde die Haut beim „Abmachen" des Fisches weggeworfen. Doch mag der eine oder andere Bootsmann Stücke der Haut mit nach Hause genommen haben, denn Martens erzählt, er habe gesehen, „daß Mägde solche umb den Flachswocken gewunden, auch wol auff den Spitzenküssen (oder wie wir sagen Knüppelküssen)

---

[1]) Den Barten schenkte man in der ersten Zeit der grönländischen Fischerei gar keine Beachtung, weil man sie nicht zu verwerten wußte. Das war nicht zu verwundern. Denn die Wale, die schon hunderte von Jahren vorher von den Basken gefangen worden waren, waren Zahnwale, hatten also keine Barten. Die Reeder erhoben keinen Anspruch auf die Barten, und die Bootsleute verkauften sie, wenn man sie nicht einfach wegwarf, einer dem andern „umb eine Elle Taback und Schlauch Branntwein". Mit der Zeit aber lernten die Kaufleute das Fischbein schätzen: Es stieg schnell im Preise und lieferte fortan einen Gewinn, der dem aus dem Verkauf des Tran gezogenen bisweilen kaum nachstand. Natürlich war es seitdem den Bootsleuten bei Strafe verboten, etwas davon zu nehmen; es wurde ihnen, worüber sich Bulle beklagt, nicht einmal gestattet, „so viel Brocken zu samlen, davon sie den Winter über zu Hause brennen möchten".

gebraucht" hätten. Dagegen bezeugt Schurtz[1]) ausdrücklich die Verwertung der Walfischhaut: „Die Riemen, so man von der Haut schneidet, seynd starck und zehe; darumb werden sie gebrauchet, um schwere Lasten damit auffzuwinden. Zu Cölln am Rhein sollen solche Riemen genug zu kauff seyn, und setzet der Author, daß dieses wahrhafftig sey." Daß gerade Köln als Markt hierfür genannt wird, läßt wohl den Schluß zu, daß es sich hier um aus Holland bezogene Riemen handelt, woraus sich dann wieder ergäbe, daß in diesem Punkte die Niederländer ökonomischer verfahren seien als die Deutschen an der Grönlandfahrt interessierten Kaufleute.

Nicht übergangen werde die Tatsache, daß außer den frisch erlegten Walfischkinnbacken, die noch lange Zeit Tran austräufelten, von den Schiffsleuten oft solche Kinnbacken (Kakebeens) und Rippen nach der Heimat gebracht wurden, die, von Wind und Sonne schön ausgebleicht, in großer Zahl an Spitzbergens Küste gefunden wurden. Zu Hause benutzte man sie zur Herstellung von Zäunen und Hecken, ja die Kinnladen vertraten in manchem friesischen Häuschen die Stelle der Wände und Sparren. Denn sofern man nur verhinderte, daß der Regen in die Enden eindrang, lieferten die Knochen Pfähle, die weit besser hielten als das festeste Holz. Auch wurden wohl solche „Kakebeens" einzeln vor Häusern und an Landwegen als Prellsteine benutzt.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Schiffsleute aus den zahlreichen starken Sehnen des Walfischschwanzes vortreffliche Peitschen flochten.

[1]) S. 198.

V.

Der Robbenschlag.

Der Robbenschlag stand, wie schon ausgeführt, weit hinter dem Walfischfange zurück. Der größere Fischreichtum der älteren Zeit brachte es mit sich, daß die Grönlandfahrer des 17. Jahrhunderts die Jagd auf Seehunde, die sich ihnen in so außerordentlichen Massen anboten, verschmähten; außerdem scheuten sie die ungewohnte, mühselige Arbeit, wenn man Martens glauben darf, der zwar die „unglaubliche Menge“ hervorhebt und betont: „wenn die Schiffer keine Walfische fangen möchten, könten sie von den Seehunden ihr Schiff allein beladen,“ aber nicht hinzuzufügen vergißt: „es gehöret aber große Mühe dazu, ehe sie geschunden werden“; und an anderer Stelle: „derowegen die Schiffer solchen Unflath nicht gern in die Schiffe leiden, weil es allenthalben mit Blut davon geschmutzet wird.“[1]) Und so blieb es das ganze 17. Jahrhundert hindurch und noch darüber hinaus. Um 1718 wurden die ersten Grönlandfahrer zum Robbenschlagen ausgerüstet. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts kam dieser Zweig des grönländischen Betriebes mehr in Aufschwung, erhielt sich dann jedoch bis zum Ausgange der Nordlandfahrten.

---

[1]) S. 76; Lindeman zitiert S. 15 eine Stelle aus Martens Schrift: „Die Seehunde siehet man sehr viel, sie springen aus dem Wasser vor den Schiffen her, possierlich anzusehen, stehen mit halbem Leibe aus dem Wasser und halten gleichsam einen Tanz (Rüben-Tanz genannt) unter einander“. Die Bezeichnung „Rüben“-Tanz ist natürlich völlig unsinnig und beruht nur auf einem Lesefehler Lindemans; Martens hat S. 3 ganz richtig „Rübben“-Tantz.

Wie beim Walfischfang durfte auch beim Robbenschlag das Glück nicht fehlen, denn hauptsächlich dieses, nicht Geschicklichkeit und Erfahrung allein gab den Ausschlag beim Aufspüren des Wildes. Der eine traf die Seehunde in riesigen Scharen an, ein anderer bekam vielleicht kaum ein Dutzend zu sehen oder wurde womöglich angesichts zahlreicher „Robbenwiesen“ derart vom Eise besetzt, daß er nicht zu ihnen gelangen konnte[1]). Die Grönlandfahrer wußten wohl, daß sie die Robben im Eise, ungefähr in der Gegend von Jan Mayen zu suchen hatten, aber das Gebiet dieser von Robben besetzten, treibenden Eismassen, der sogenannten „Robbenküste“ war außerordentlich groß und wechselte jährlich mit den veränderten Eisverhältnissen. Ein erfahrener Kommandeur eines Grönland-Robbenschlägers verlegte die gewöhnliche Lage der Robbenküste in das Revier zwischen 72 ⁰ und 73 ⁰ n. Br. und 0 ⁰ bis 2 ⁰ w. L., dagegen die überhaupt mögliche Lagerung in das riesige Gebiet zwischen 68 ⁰ bis 74 (76) ⁰ n. Br. und 2 ⁰ ö. L. bis 16 ⁰ w. L.[2]).

Diese Gegend war — und ist noch heute — in jedem Frühjahr der Sammelplatz für ungezählte Scharen von Seehunden, die etwa in der Zeit von Mitte März bis Ende März von N. N. O. her, „alle denselben Kurs steuernd,“ heranrücken. Nach sorgfältigster Untersuchung wird ein Eisfeld ausgewählt, auf dem sich die Hündin legt und ein Junges wirft. Es wird von der Mutter 15 bis 18 Tage lang gesäugt und entwickelt sich in dieser Zeit so rasch, daß es nicht nur selbständig seine Nahrung suchen kann, sondern auch bereits so viel Speck liefert, daß sein

---

[1]) Aber auch solches Mißgeschick konnte unter Umständen noch zum Guten ausschlagen, wie es z. B. 1769 dem Altonaer Robbenschläger „Der neue Verband“ ergangen ist. Er war „ganz mit Eiß besetzt oder vielmehr befroren. Die Robben sind darauf in solcher Menge aufs Eyß, dicht anß Schiff gekommen, das sie keine Schlupen gebraucht, des Tages 7—800 Stück geschlagen, in Zeit von 6 Tagen nicht allein alle Tonnen und Victaljefässer voll, sondern auch noch einen Back zwischen dem Deck gemacht, von dem allein 34 Tonnen gekocht“; Vz. Gaed. S. 124.

[2]) Lindeman S. 83 f.

Fang sich lohnt. Die Alten verlassen darauf die Jungen und ziehen, teils nach Süden, teils nach Westen, davon.

Auf diese zurückbleibenden Haufen der jungen Tiere hatten es die Grönlandfahrer vor allem abgesehen. In den ersten beiden Wochen des April waren die Aussichten für ihren Fang am günstigsten, denn bald nach dieser Zeit begaben sie sich auf die Wanderung. Es ereignete sich aber auch — wenn sich die alten Seehunde frühzeitig einfanden — daß die Gelegenheit des Robbenschlags zwei bis drei Wochen vor der gewöhnlichen Zeit eintrat, wie z. B. im Jahre 1750, in dem der beste Fang vom 20. bis 22. März oder 1762, wo er eine Woche später gemacht wurde. Es kam also viel darauf an, zur rechten Zeit an Ort und Stelle zu sein. Hierbei waren die deutschen Grönlandfahrer den holländischen und englischen Robbenschlägern gegenüber nicht selten arg im Nachteile, da sie bei lange anhaltendem, strengem Winter nicht früh genug aus ihren Heimathäfen auslaufen konnten und das Eis erst erreichten, wenn die Robben schon wieder auf der Wanderung waren, oder wenn ihre glücklicheren Mitbewerber bereits große Mengen geschlagen und die übrigen verscheucht hatten. Gänzlich mißraten konnte der Fang, wenn heftige Stürme die Eisfelder zertrümmerten und ins offene Meer trieben, denn in diesem Falle mußten ungeheure Massen junger Seehunde buchstäblich ertrinken. In solchen Jahren war es nichts mit dem Robbenschlage. So hatte man z. B. 1788 „die beste Hoffung auf einen guten Fang", und 1789 „wäre es ein sehr großes Jahr geworden", wenn nicht beide Male ein heftiger Sturm (am 11./12. bzw. 12. April) das Eis zertrümmert und zerstreut hätte[1]). Ein ganz außerordentliches Glück war es dann, wenn man größere Mengen alter Tiere, die in dieser Zeit sehr scheu sind, so auf Eisfeldern gelagert fand, daß sie mit Erfolg geschlagen werden konnten[2]).

---

[1]) Ebenso 1781, 1793; Vz. Gaed.

[2]) Die norwegischen Robbenfänger der zweiten Hälfte des 19. Jh. machten mit Vorliebe auf die älteren Seehunde Jagd, aber sie schlugen sie nicht — eben weil sie nur selten diese Fangart

Wie beim Walfischfang war auch beim Robbenschlag — wenn man vom Glück absieht — die sofortige und energische Ausnutzung der sich darbietenden Gelegenheit unerläßlich, um einen Erfolg zu erzielen. Ertönte der Alarmruf des wachthabenden Offiziers, so stürzte alles in die Schaluppen und ruderte in größter Eile auf das von den Seehunden besetzte Eisfeld los. Im Nu war der trennende Wasserstreifen überwunden, und nun ging es, den Robbenknüppel in der Rechten, hinauf aufs Eis, mit lautem Geschrei, „davon sie halb besturtzet werden.“ In dieser Bestürzung „oder vielleicht auß neuschierlichkeit horchen sie zu und halten die Nase in die Höhe, machen einen langen Halß als ein Windhund und schreien[1]). In solchen Schrecken schlägt man sie . . . auf die Nase, welches andere Hunde auch nicht wohl leiden können; davon fallen sie halbtodt nieder, ermuntern sich jedoch wieder und stehen auff. Etliche stellen sich zur Gegenwehr und beissen umb sich und laufen den Menschen nach; können auch so geschwinde lauffen als Menschen und hindert ihnen ihr lahmer Gang nichts daran, dann sie sich wie ein Ahl fortschlingen.“

Waren die Seehunde getötet[2]), so wurden sie „abgebufft“,

---

ermöglichten, — sondern erlegten sie als ausgezeichnete Schützen mit der Kugelbüchse.

[1]) Martens S. 76; noch drastischer drückt sich Bulle S. 6 aus: „Solche Creaturen seyn so thumb, daß sie vor Angst nicht vom Eise kommen können, wan man zu ihnen kombt und laut rufft ho! hoh!“

[2]) Diese Tiere sind sehr blutreich und haben ein außerordentlich zähes Leben. Martens erzählt S. 78: „Sie sterben nicht so leicht; wann das Blut meist von ihnen und sie hart verwundet und geschunden seynd, leben sie noch, und stehet abscheulich, daß sie in ihrem Blute sich so wältzen und nicht leicht sterben können, ärger als Rochen“ . . . . . „als derselbe [Seehund] geschunden und das Speck mehrentheils davon geschnitten war, ... biß er noch von sich und faste so hart das Handspieß mit den Zähnen, als wen ihm nichts schadete, spartelte auch wenig. Wir stachen ihn durch Hertz und Leber, daraus mehr Blut ran, als wenn man einen Ochsen absticht.“ Ganz dasselbe berichtet Bulle S. 5: „Theils dieser Rubben, so vom ersten Schlag nicht sterben,

d. h. der Leib vom Halse ab mit dem Buffenmesser aufgeschlitzt, vielfach auch Lunge und Leber herausgenommen, und die Felle mit der daruntersitzenden Speckschicht abgezogen. Dann wurden sie, zunächst nur von den Schiffsjungen, nach beendetem Fang von der ganzen Mannschaft, an Tauen nach dem Schiffe übergeholt. Etwas anders gestaltete sich die Jagd, wenn die Robben auf den kleinen im Meere zerstreut treibenden Eisschollen lagerten. In diesem Falle schlug man sie teils von den Schaluppen aus, teils sprang man auch hinauf, nahm jedoch nicht sofort die Abtrennung des Felles vor, sondern führte die erlegten Tiere im Boot mit sich bis zu einer größeren Scholle, wo man sie „abbuffte" und später zum Schiffe beförderte. Dort wurden sie vom Barbier, dem „Doktor", gezählt und darauf ins Flensgatt geworfen. War das Glück günstig, so konnten an einem Tage an Tausend junger Seehunde geschlagen werden.

Hielt man den Robbenschlag für beendet, — spätestens Ausgangs April — so suchten die Schiffe, die auch zum Walfischfang ausgerüstet waren und keine volle Ladung erlangt hatten, die spitzbergischen Gewässer auf, die anderen machten sich auf die Heimreise. In der freien Zeit erfolgte die weitere Behandlung der Beute. Die Speckschicht wurde von dem Fell losgelöst, eine Arbeit, die, wenn das Fell unversehrt bleiben sollte, große Sorgfalt und Geschicklichkeit erforderte. Sie wurde daher von den Offizieren und besonders erfahrenen, erprobten Leuten vorgenommen, und kluge Reeder verstanden es wohl, deren Anteil so einzurichten, daß er von dem mehr oder minder guten Zustande des Felles mitbestimmt wurde. Das Einpacken des Specks in Fässer lag der übrigen Mannschaft ob, ebenso die weitere Behandlung der Felle. Diese wurden mit Seesalz eingesalzen, abermals gezählt und in dem für sie bestimmten Raum niedergelegt.

---

leben lange hernach, wenn schon das Fell und Speck vom Leibe geschnitten; wie einer der Unserigen das Hertze (welches mit der Leber und Lunge guth ist zu essen) außschnitte, sprang das Hertze in seinen Händen lange uff und nieder, obs lauffen wolte."

Der aus dem Robbenspeck gewonnene Tran war von ausgezeichneter Beschaffenheit, nach Martens der beste. Die Felle wurden zu den mannigfaltigsten Pelzsachen verarbeitet und waren zeitweise sehr begehrt. Robbenlebern wurden von den Helgoländern geschätzt und wohl bezahlt „weil sie solche zur Aasung ihrem Cabliau-, Schellfisch-, Dorsch- und Macrelenfang gebrauchen; als welche viel besser seyn sollen als die Ochsenlebern, deren sie sich sonst in ihrem Fischfang bedienen.[1])"

Dieser kurze Überblick über den Robbenschlag darf nicht abgeschlossen werden, ohne der besonderen Gefahren zu gedenken, unter denen er geübt wurde. Es ist bereits oben darauf hingewiesen worden, daß der Walfischfänger lange Zeit mit Verachtung auf den Seehundjäger herabblickte. Sicher mit Unrecht. Gloger[2]) hat es sich angelegen sein lassen, die Ungerechtigkeit dieses Vorwurfes zu beweisen. Seine Ausführungen sind so treffend, daß sie hier Platz finden mögen. Er kommt zu dem Schlusse, daß die Leistungen der Robbenschläger durchaus nicht geringer anzuschlagen seien als die der Walfänger. „Denn die Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen haben, sind so bedeutend, daß ihr Gewerbe vielmehr, auch von dieser Seite betrachtet, alle Hochachtung verdient. Ja man könnte behaupten, daß nicht bloß Arbeit und Mühe, sondern zum Teil selbst die Gefahren dabei noch größer sind, als beim Walfischfang. In gewisser Beziehung ist der Robbenschlag gewöhnlich minder gefährlich für die Schiffe, weil er bereits 1 bis 1½ Monate früher beginnt, wo das Eis der noch herrschenden Kälte wegen entweder noch feststeht oder wenigstens minder stark im Treiben begriffen ist als späterhin, wo sonst der Fang von Walfischen meist am besten ausfiel. Dagegen wird dann natürlich die Kälte um so beschwerlicher. Das Gehen und Handtieren auf dem Eise bleibt es ohnehin immer, besonders wenn es so dünn ist, daß es stellenweise unter dem aufrecht gehenden und stehenden Menschen einbricht, während es die ruhig auf ihm liegenden oder kriechenden

---

[1]) Langenbeck S. 505.
[2]) S. 70.

Robben trägt. Und gerade nur am Rande desselben, oder zum Teil auf langen, weit in die freie See hinausragenden Eiszungen pflegen sich diese Tiere zu lagern. Wenn es daher auch gewöhnlich gelingt, die Gefahr des Ertrinkens durch allerhand Vorkehrungen zu vermeiden, so läßt sich doch gegen die Gefährdung der Gesundheit bei öfterem Durchnässen in so eisiger Kälte immer nur wenig tun. In dieser Beziehung gehört aber wahrlich noch bei weitem mehr Ausdauer, passiver Mut und größere Abhärtung dazu, Robbenschläger zu sein, als Bartenwal-Jäger. Auch das Gefährliche der Schiffahrt dürfte im ganzen für jene kaum geringer anzuschlagen sein als für diese. Denn wenn erstere meist seltener bis zwischen die Eisberge vorzudringen brauchen als letztere, so haben sie dagegen fast regelmäßig schon die stürmische Äquinoctialzeit an Ort und Stelle durchzumachen, während die eigentlichen Walfischfänger sich dann meist noch zu Hause oder weit auf offener See befinden, wo sie, vollends mit noch leeren Schiffen, so leicht nicht untergehen können."

VI.

Die Walrossjagd.

Der Walroßjagd kam zwar nicht entfernt die Bedeutung des Robbenschlags oder gar des Walfischfangs zu, aber in einer Arbeit über Grönlandfahrten darf sie doch nicht übergangen werden. War sie doch der älteste von allen diesen Jagdbetrieben in so hohen Breiten; hatte sie doch überhaupt erst die Engländer veranlaßt, seit 1603 als die Ersten regelmäßige Eismeerfahrten zu unternehmen. Hörte sie auch sofort mit der Entdeckung der reichen Walfischgründe bei Spitzbergen als selbständiger Betrieb auf, so wurde sie doch keineswegs gänzlich aufgegeben, sondern auch fernerhin nebenbei weiter geübt. Walrosse waren stets in großer Zahl vorhanden und luden, auf dem Lande oder dem Eise lagernd, gleichsam selbst zur Jagd ein. Über sie wurde von berufener Seite[1]) folgendes geschrieben: „Wenn irgend einem Tiere, so gehört dem Walroß der Name Ungeheuer; es ist ein bis 20 Fuß langes, 20 Zentner schweres, fettes, von einer dreiviertelzölligen Haut, also einer Art Panzerplatte umspanntes Massiv mit einem Kopfe von unendlicher Häßlichkeit, großen Augen und bis 3 Fuß langen Zähnen (einer Art Elfenbein), welche dem Tiere dazu dienen, seine Nahrung hauptsächlich Seepflanzen, am Meeresboden zu suchen und mit deren und der Brustflossen Hilfe es die ihm als Ruheplätze dienenden Eisflösse erklimmt. Seinen Rachen umgeben katzenartig lange Borsten von der Stärke großer Stopfnadeln. So wahrhaft dämonisch wie sein Aussehen ist auch seine Stimme, ein stoßweises, kaum nachahmbares Geschrei, Bellen, Brüllen und Pusten, welches es oft wieder-

---

[1]) Die 2. deutsche Nordpolar-Expedition 1869—70; in Petermanns Georg. Mttlg. 1871, S. 420.

holt und in dem es sich zu gefallen scheint.“ Mancherlei wußte auch Friedrich Martens von den Walrossen zu berichten. So sagt er: „Sie liegen durcheinander wie Schweine; einer aber (wie ich gäntzlich dafür halte) hält die Wache; denn ich merklich darauff gesehen, daß der näheste bey den andern mit den langen Zähnen seinen Nachbarn schlug. Wenn sie erwachen, richten sie sich in die Höhe und stehen auff den Forderfüssen, sehen erschröcklich aus und brüllen, schlagen mit den langen Zähnen in das Eiß vor Zorn, ziehen sich auch damit fort, wann sie hart lauffen oder so sie auff hoch Eiß wie die Seehunde klättern.“[1])

Am Lande oder auf dem Eise angegriffen, waren die Tiere, obwohl sie wütend mit ihren Hauern um sich schlugen, ziemlich hilflos und fielen, wenn ihnen der Weg zum Wasser abgeschnitten wurde, allesamt den Lanzen des Jägers ohne sonderliche Gefahr für ihn zum Opfer. Furchtbar konnten sie ihm dagegen im Wasser werden. Denn wenn ein Tier eine Harpune[2]) — die kürzer, aber stärker war als die zum Walfischfang verwendete — erhalten hatte und die Schaluppe in rascher Fahrt an der Harpunenleine hinter sich herzog, so entflohen nicht etwa die übrigen, wie man annehmen sollte, sondern suchten ihren an das Boot gefesselten Kameraden zu befreien. Denn „sie seynd behertzte Thiere, stehen einander bey biß im Tode; und wann einer von ihnen verwundet wird, wiewol die Menschen in den Slupen das beste thun mit schlagen, stechen und hauen, tauchen die Wallrosse unter Wasser bey den Slupen und schlagen mit den langen Zähnen unter Wasser Löcher darein. Die andern ungescheuet schwimmen hart auff die Slupe und stehen mit dem halben Leibe aus dem Wasser und wollen zu den Slupen

---

[1]) Martens S. 81.

[2]) „Die Wallroß-Harpune und Lantz ist kurtz, einer oder anderthalb Spannen lang, über Daumens dick, mit den höltzern Stil Manns hoch. Des Walfisches Harpun ist viel zu schwach, seine dicke Haut damit durch zu löchern, wiewol sie beyde seynd geschmiedet von sehr zähen Eisen und nicht sonderlich gehärtet, damit sie nicht abspringen, sonst ist alle Mühe vergebens“; Martens S. 82.

ein. In solchen Streit schlug ein Wallroß mit den Zähnen in die Slupen und faste den Harpunier mit den langen Zähnen zwischen das Hembd und die Hosen, daß ihm der Hosenbändel brach, sonst hätte er ihn aus der Slupen gerissen und mit sich unter Wasser genommen."[1])

Der günstigste Augenblick für das Werfen der Harpune war, „wan er von den Eißschollen herunter stürtzet oder wenn er mit dem Kopffe unter Wasser taucht, weil ihm alsdann die Haut fein glatt und steif sitzet, deßwegen geht die Harpune glatt durch die Haut auff den Rücken; wan er aber lieget und schläfft, lieget ihm die Haut loß auff dem Leibe, daher fasset die Harpune nicht in die Haut, sondern fällt ab."[2])

Oft warf der Harpunier auf 3, 4, 5 Tiere seine eisernen Pfeile, deren Leinen er in seiner Hand vereinigte. Er holte dann eins von den aus dem Wasser schnellenden und wütend um sich hauenden Opfern nach dem anderen bis an den Steven der Schalupe heran und tötete sie mit einer Lanze.

Von dem erlegten Walroß wurde im allgemeinen nur der Kopf abgehauen und aufs Schiff gebracht, aus dem man später die Zähne herauslöste; denn auf diese allein hatte man es abgesehen. Nur in den allerersten Jahren, da man den Walfisch noch nicht jagte, nahmen die Engländer auch den Speck zur Tranbereitung, und ebenso geschah es in der späteren Zeit, als der Walfischfang weniger ergiebig geworden war. In der dazwischen liegenden „guten" Zeit wurde die Walroßjagd selten und meist nur in Ermangelung besserer Beute geübt. Denn sie „bringet der Reederei so wenig Vorteil, daß man, wenn man noch in der guten und zur Fischerei bequemen Zeit ist, es kaum wehrt achtet, darnach zu fahren und die Zeit zu versplittern, damit es an dem Wallfischfang kein Hindernis geben möge. Wenn aber die gemeldte Jahreszeit verlaufen ist und man um Osten wieder zurückkommt oder keine Hoffnung ist, Wallfische zu bekommen, so darf man in dem Aufsegeln, wenn sich Wallrussen

---

[1]) Martens S. 80 f.

[2]) Ebd. S. 82.

sehen lassen, noch wohl einige Mühe und Zeit daran wenden."[1]) In der Tat mag der Vorteil für die Reeder oft gering gewesen sein, solange nur die Zähne genommen wurden, denn Martens[1]) berichtet: „Man siehet woll hundert Wallrösse, darunter einer kaum gute Zähne hat, dieweil sie klein sind, auch gar keinen oder nur einen haben." Dagegen war der Gewinn bei Verwertung des Specks nicht unerheblich. Zwar lieferte das Fett der Walrosse nicht entfernt so viel Tran aus wie eine gleiche Menge Robben- oder Walfischspeck, denn es ist „alles mit Fleisch durchwachsen wie Schweinefleisch"; aber ein ausgewachsenes Walroß brachte doch immerhin etwa eine Tonne Tran ein.

Die beiden langen Zähne, von denen Martens sagt „sie werden höher geschätzt als Helffenbein wegen ihrer Weisse; kosten auch mehr," waren recht begehrt und den Reedern als Beigabe zu einem guten sonstigen Fange nicht unwillkommen. Aus ihnen wurden „Messerschalen, Niesebüchsen und dergleichen zierliche Sachen" verfertigt; die kleinen Backenzähne wurden wenig geachtet, aus ihnen machten die „Jüten" Knöpfe für die Kleider. Ganz ungenutzt blieb die dicke Haut des Walrosses, die ein vortreffliches Material für Riemenzeug lieferte. Erst sehr spät, besonders seit die Norweger im 19. Jahrhundert dieses Tier jagten, begann man, sie für solche Zwecke zu verwenden.

---

[1]) Zorgdrager S. 244.
[2]) S. 81.

VII.

Die Schiffe und ihre Ausrüstung.

Für den Kampf mit dem Eise, den die Grönlandfahrer auszufechten hatten, konnten naturgemäß nur sehr fest und dauerhaft gebaute Fahrzeuge Verwendung finden, und auch diese wurden noch mit gewissen Verstärkungen versehen. Zum Schutze gegen das Eis, mit dem man oft recht unsanft in Berührung kam, ja in das man nach den Worten eines erfahrenen Grönlandfahrers geradezu „hineinbohrte", wurde die Außenwand der Schiffe verdoppelt. Der besonders gefährdete Bug erhielt überdies noch eine eiserne Verkleidung und, um ihn noch widerstandsfähiger zu machen, festigte man den Vorbug dadurch, daß man ihn (von innen gegen die Bande bis zu dem Balken des untersten Verdecks) von beiden Seiten mit kräftigen Stützen versah.

Über Größe und Bauart der zur Eismeerfahrt verwendeten Fahrzeuge, der sogenannten „Grönlandfahrer" sind die Nachrichten äußerst dürftig. Bis ins 18. Jahrhundert hinein darf man 130 Last als durchschnittliche Tragfähigkeit setzen, jedoch wird ein höherer Raumgehalt häufig gewesen sein. Martens[1]) sagt über die Größe der Schiffe: Man fuhr „fürnemlich in grossen Schiffen, da man 6 Schalupen bey hat; solche Schiffe tragen von 8[00] biß 1000 Kardelen Speck. Die kleinen Schiffe insgemein haben weniger Kardelen oder Fässer ein, also von 4=5= bis 6= und 700 Kardelen; haben 5 Schlupen bey jedes Schiff." Doch benutzte man auch zu Martens Zeit bereits etliche kleinere Fahrzeuge. Er sagt: „Galliots fahren auch nach Spitsbergen, Walfische zu fangen, haben 3, auch wohl 4 Schlu-

[1]) S. 126.

pen beym Schiffe." Als man dann in den 20er Jahren des 18. Jahrhunderts begann, Schiffe eigens für den Robbenschlag auszurüsten, wählte man dazu kleinere Fahrzeuge, und da diese sich gut im Eise hielten, gingen solche Schiffe fortan auch wohl auf den Walfischfang aus. Die niedrigsten Zahlen, die für deutsche Grönlandfahrer festgestellt werden konnten, sind 48, 40½ und 32½ Kommerzlasten.

Dreimastschiffe waren durchaus die Regel, und mit Vorliebe fanden Fleutschiffe Verwendung, selten Hucker-, Galiot- oder Schnauschiffe, in späterer Zeit auch Fregatten und Barken, ganz vereinzelt Schoner. Doch kamen gelegentlich auch andere als Vollschiffe vor. Einmal wird ein „dritthalbmastiges" Schiff genannt, und in der letzten Zeit der Grönlandfahrten, im 19. Jahrhundert, benutzte man gern Briggs. Einer Nachricht des Grönlandfahrers Paul Frercksen zufolge ist in der Mitte des 18. Jahrhundert von einem holländischen Hafen aus ein Einmast-Galiotschiff auf den Robbenschlag ausgesegelt[1]).

Die Ausrüstung der Grönlandfahrer bildete das sogenannte „Fleet", d. h. eine Anzahl Schaluppen, von denen aus der Fang getrieben wurde, die notwendigen Fischereigeräte, Harpunen, Lanzen, Leinen[2]) usw., leere Fässer, Tauwerk u. dgl. Auch der Proviant wurde bisweilen mit zum Fleet gerechnet.

Die Zahl der mitgeführten Boote richtete sich, wie soeben dargelegt, nach der Größe der Schiffe, doch folgte man dabei offensichtlich durchaus nicht der von Lindemann aus Zorgdragers Werk übernommenen Aufstellung, nach der die Anzahl der Schaluppen durch die Maße des Fahrzeuges bestimmt wird[3]). In

---

[1]) Zschr. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. 35. Bd., Kiel 1905, S. 110.

[2]) Näheres darüber vorn beim Abschnitt „Walfischfang".

[3]) Z. B. ist schon die Anmerkung, die Lindeman auf derselben Seite 20 seines Buches gibt, ein Beweis dafür. Die „Regel" setzt für 6 Schaluppen und 42 Mann eine Schiffslänge von 112 Fuß an; in der Anmerkung wird (aus anderer Quelle) ein Fahrzeug von 180 Fuß Länge für die gleiche Anzahl Schaluppen und Leute genannt! Wenn solche Unterschiede obwalten, kann wirk-

den weitaus meisten Fällen hatten die Schiffe sechs oder sieben Schaluppen, doch kamen auch solche mit fünf Booten ziemlich häufig vor, dagegen waren Fahrzeuge mit vier oder gar nur drei Schaluppen verhältnismäßig selten; mit noch weniger konnte der Fang überhaupt nicht mit Erfolg getrieben werden. Meist war ein Ersatzboot vorhanden, bei großen Schiffen wohl auch noch ein zweites, da der Verlust einer Schaluppe ein oft eintretendes Mißgeschick war.

Bereits im Februar, bei Robbenschlägern schon im Januar, wurde mit der Kalefaterung und Auftakelung der Fahrzeuge begonnen; der Bug erhielt eine neue Verkleidung und alles wurde aufs sorgfältigste für die schwere Fahrt instand gesetzt. Das Fleet wurde für ein Schiff von sechs Schaluppen, z. B. wie folgt veranschlagt:

6 Schaluppen, 50 Leinen, 100 Pfd. Vorgänger, 1 Schlepptau, 50 Schalupriemen, 6 Schalupsegel, [wenigstens 6] Schalupanker, Taue und Blöcke, 60 Lanzen, 60 Harpunen, 25 Harpunenstöcke, Messer, Beile, Eishaken und sonstiges Eisenwerk, 800 Fässer, 16 000 Tonnenbänder, 20 Faden Brennholz[1]).

Für Harpunen und Leinen durfte nur das allerbeste Material Verwendung finden, da durch das Brechen einer Harpune oder das Reißen einer Leine die bereits so gut wie sichere Beute in 99 von 100 Fällen unwiederbringlich verloren ging. Ersatzleinen mußten stets vorhanden sein, denn oft war es nötig, mehrere aneinander gesplißte Leinen auf einmal zu opfern, um Boot und Leute vor dem Untergang zu retten. Wie beträchtlich der Verlust sein konnte, erfahren wir von dem berühmten englischen Walfischfänger Scoresby[2]), der bei dem Fange eines ein-

---

lich von einem feststehenden Verhältnis der Schiffslänge zur Schaluppenzahl nicht mehr die Rede sein. Die Aufstellung trifft auch insofern nicht zu, als sie die Schaluppe zu 7 Mann rechnet, während Vf. stets nur 5 oder 6 Mann als regelmäßige Besatzung angegeben gefunden hat. Hierauf wird noch bei der Frage der Bemannung zurückzukommen sein.

[1]) R. A. E. (Ende des 17. Jh.).

[2]) II, S. 276 ff.

zigen Fisches eine Einbuße an Harpunenleinen erlitt, die zusammen eine Länge von nicht weniger als 10 440 Yards, also 1¼ deutschen Meilen, hatten!

Als Lebensmittel waren für dasselbe Schiff wie oben in Aussicht genommen:

500 weiche Brote, 20 Quardeele Hartbrot, 4 Tonnen Butter, 800 Pfd. Käse, 8 Tonnen Fleisch, 400 Pfd. Speck, 30 „veempen“ Grütze, 6 Tonnen graue Erbsen, 6 Tonnen weise Erbsen, 2 Tonnen Bohnen, 1000 Pfd. Stockfisch, 40 Quardeel Schiffsbier, 5 Tonnen gutes Bier, 1 Oxhoft Wein, 3 Anker Branntwein.

VIII.

Die Besatzung.

1. Anzahl.

Die Stärke der Bemannung richtete sich nach der Anzahl der mitgenommenen Schaluppen, die, wie wir sahen, meistens sechs, nicht selten aber auch sieben oder fünf betrug. Die Besatzung eines solchen Bootes bestand in der Regel aus sechs, seltener aus sieben Mann[1]). Hiernach ergäben sich also 30 bzw. 36, bzw. 42 Köpfe, die sämtlich beim Fang Verwendung fanden.

---

[1]) In der vorher angezogenen, von Lindeman wiedergegebenen Aufstellung wird im Gegensatz hierzu gerade die Siebenzahl als die Regel bezeichnet. Dem widersprechen jedoch gewichtige Zeugnisse, von denen hier einige angeführt seien: Martens sagt S. 110: „In jede Schlupe tretten sechs Mann insgemein"; bei seinen Schilderungen spricht er stets von sechs Leuten, und die seinem Werke beigegebenen, von ihm selbst entworfenen Tafeln zeigen die gleiche Zahl von Insassen. Als Ausnahme für besonders große oder kleine Boote läßt er auch sieben bzw. fünf Mann zu. Das Gleiche erfahren wir von Bulle; berichtet er doch S. 5, sie hätten nur mit vier anstatt fünf Schaluppen Jagd machen können, weil sie „die 5te Schluep nit wol bemannen oder mit Volck besetzen konten mit 6 Mann". Als einmal, um einem enteilenden Walfische besser nachfolgen zu können, ein Boot ausnahmsweise mit sieben Leuten besetzt wurde, bemerkte er dies ausdrücklich. Ebenfalls sechs Mann als regelmäßige Besatzung bezeugt ferner Schurtz S. 203, sowie der von seinen Föhringer Kommandeuren und Harpunieren vortrefflich unterrichtete Posselt, während dagegen auf dem Schiffe, mit dem der Sachse Köhler seine grönländische Reise machte, die Schaluppen mit sieben Leuten bemannt waren.

Zu diesen kamen aber noch drei bis sechs Leute, die damit nichts zu tun hatten, sondern in der Abwesenheit der Fänger das Schiff bewachten, nämlich der Steuermann, der Barbier, wenn einer vorhanden war, der Koch (und ev. sein Maat) und ein oder zwei Jungen. Doch mußten auch diese Hand anlegen, wenn aus irgend einer Ursache eine Lücke in den Schaluppenbesatzungen entstanden war[1]).

2. Offiziere.

Der Befehlshaber eines Grönlandfahrers führte nicht, wie die Lenker anderer Fahrzeuge die Bezeichnung „Schiffer“ oder „Kapitän“, sondern wurden stets „Commandeur“ genannt, und zwar aus einem ganz formalen Grunde. Während nämlich die „Schiffer“ in den Hansestädten das Bürgerrecht haben mußten, war dies bei den Führern nach Grönland bestimmter Fahrzeuge nicht notwendig, auch nicht möglich, weil eben für solche Stellen Bürger kaum zur Verfügung standen und notgedrungen Ausheimische für sie eintreten mußten. Da es nun nicht gut anging, daß die Behörden beim Ausstellen der Schiffspapiere diese Nichtbürger als „Schiffer“ aufführten, wählte man für sie die Bezeichnung Kommandeur, in den lateinischen Seepässen praefectus. Der Kommandeur führte die „Oberaufsicht über das ganze Schiff und Vleet.“[2]) Gewöhnlich übernahm er selbst die Stelle des Harpuniers in einem der Boote, der „Kommandeursschaluppe.“

Dem Steuermann fiel größtenteils die nautische Leitung des Schiffes zu. Seine Aufgabe bestand darin, daß er „wie bey anderen Schiffen alleine die Fahrt nach Anleitung des Compasses und des Senk-Bleyes einrichte.“[3]). Er blieb, auch wenn die Boote auf den Fang ausgingen, an Bord[4]).

---

[1]) Bulle berichtet S. 6, daß der Schiffsbarbier rudern mußte, „weil der eine Bothsmann das Fieber hatte“, und ein anderes Mal, S. 17, daß nur der Steuermann und zwei Jungen an Bord blieben, also auch noch der Koch am Riemen saß.

[2]) Klefeker VII, S. 41.

[3]) Ebd.

[4]) Bulle S. 6; Martens S. 126.

Die übrigen Offiziere waren der Speckschneider und sein Gehilfe. der Speckschneidersmaat, die Harpunierdienste taten und beim Flensen die schwierige Aufgabe hatten, den Fisch zu zerteilen, wie dies oben näher dargelegt ist; der erste und zweite Harpunier; der Bootsmaann, der die Aufsicht über das Tauwerk hatte, und der Zimmermann, die beide gleichfalls meistens auch Harpunierdienste tun mußten; der Oberküper, dem die Obhut über das Faßwerk übertragen ist, und der Schiemann, der das Faßwerk zu verstauen hatte.

3. Mannschaft.

Die Mannschaft zerfiel in Seeleute und Nichtseeleute. Diese letzten brauchten an der eigentlichen Seemannsarbeit auf dem Schiffe nicht teilzunehmen. Ihre Arbeit bestand im Wachehalten, Rudern, Robbenschlagen, Flensen und Abmachen. Auf der Hinreise erhielt jeder durch das Los einen festen Platz in einer bestimmten Schaluppe zugewiesen, jedoch wurden die Bootssteurer, von deren Geschicklichkeit soviel abhing, besonders ernannt. Zugleich mit der Anweisung der Plätze in den Fangbooten erfolgte die Zuteilung der Rolle, die ein jeder beim Flensen und Abmachen der Fische zu übernehmen hatte[1]).

Eine besondere Stellung nahmen der Koch und der Schiffsbarbier ein, der auch Doktor, Meister oder Chirurgus genannt wurde und auf den meisten Grönlandfahrern vorhanden war, gewöhnlich auch die Listen führte und dafür doppelte Monatsgage bekam. Außerdem pflegte jedes Schiff einen oder zwei Jungen mitzunehmen, einen Ober- und einen Unterkajüt-

---

[1]) So hatte also jeder außer den verschiedenen Wachen drei Obliegenheiten zu erfüllen, die, da das Los entschied, gewöhnlich jährlich wechselten. Der Grönlandfahrer Paul Frercksen erzählt in seinen Lebenserinnerungen z. B. für 1742: „Ich war Bootsmann auf dem Schluppe mit dem Speckschneidersmaat. Im Fische flenßen war ich Malmock und in Fässer zu machen war ich Schweintreiber", für 1743: „Ich hatte eine Stelle in der Schluppe die zweite Rieme, ... im Vlensen war ich im Hinterspill und im Abmachen im Raume, die Fässer zu füllen"; a. a. O. S. 82 f.

wächter, von denen der letztere auch „Hofmeester" genannt wurde.

4. Löhnung.

Nach der Art der Besoldung waren die Schiffsleute in zwei Abteilungen geschieden, in Part- und Monatsfahrer. Partfahrer oder Partenierer waren der Kommandeur, der Steuermann, die Speckschneider und Harpuniere. Sie erhielten bei Antritt der Reise ein Handgeld, aber sonst keine feste Löhnung. Der weitere Verdienst hing von dem Ergebnis des Fanges ab und zwar von der Menge des gewonnenen Trans; von den Barten hatten sie dagegen nichts zu beanspruchen. Der Anteil der Partenierer wurde dadurch festgestellt, daß sie von jedem Faß Tran eine bei der Anmusterung verabredete Anzahl Stüber erhielten. Diese Rechnung nach Stübern, die zugleich mit dem ganzen Verfahren von den Holländern übernommen war, hielt sich so zähe, daß sie selbst in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts noch auf deutschen Grönlandfahrern Anwendung fand. Die üblichsten Sätze, die natürlich kleinen Schwankungen unterworfen waren, während des 17. und 18. Jahrhunderts aber im großen und ganzen dieselben blieben, waren für diese Zeit etwa folgende:

Kommandeur: Handgeld 150 G.; Partgeld von jedem Faß Tran 20—25 Stb., bisweilen noch ein besonderes Fischgeld von 20—25 G.

Steuermann: Handgeld 60—70 G.; Partgeld von jedem Faß Tran 15—17 Stb.

Der erste Speckschneider: Handgeld 60—70 G.; Partgeld von jedem Faß Tran 15—17 Stb.

Der zweite Speckschneider und die Harpuniere: Handgeld 50 bis 55 G.; Partgeld von jedem Faß Tran 14—15 Stb.

Dazu kamen noch Nebenbezüge. Jeder, der einen Fisch mit Maßbarten harpunierte, bekam 8 G., der erste Speckschneider für das Zerteilen eines solchen 12 G., der zweite 6 G.; ein Fisch mit Untermaßbarten trug einem jeden nur die Hälfte ein.

Alle übrigen waren Monatfahrer, auch Monatsgäste oder Monatsgelder genannt. Sie erhielten kein besonderes Handgeld,

aber einen bestimmten Monatslohn, außerdem einen ganz geringen Anteil am Fange und zwar entweder ein paar Stüber von jedem Faß Tran oder — und das war im 17. und 18. Jahrhundert die Regel — statt dessen ein Fischgeld, das je nach dem Dienstgrade der Leute einen, zwei oder drei Gulden ausmachte. Anstatt des Handgeldes bekam jeder bei der Anmusterung einen Vorschuß in Höhe einer einfachen, seltener einer doppelten Monatsheuer zur Anschaffung von warmer Kleidung, sowie Tabak, Kaffee, Tee, Zucker usw. Die Monatslöhne waren wie die Handgelder der Partfahrer nur geringen Schwankungen unterworfen. Folgende Beträge können als die im 17. und 18. Jahrhundert üblichen angenommen werden: Zimmermann 30 bis 40 G., Bootsmann 21 G., Koch 28 G., Barbier 26 G.[1]), Schiemann 25 G., Schaluppensteurer 22 G. (dazu erhöhtes Fischgeld oder statt dessen etwa 8 str. von jedem Faß Tran; sie waren dann „Halpartfahrer"), Altmatrose 18—20 G.,[2]) Jungmatrose 14—16 G., Kochsmaat 11—12 G.; von den Jungen erhielt der Oberkajütwächter 6, 8, auch wohl 10 G., der Unterkajütwächter 6, 4 G. und noch weniger, ja bisweilen nur die bloße Kost[3]).

Eine einzige vollständige Aufstellung des Mannschaftslohnes ist für ein deutsches Schiff erhalten geblieben; ein Überschlag der Kosten, die beim Indienststellen eines Emdener Grönlandfahrers von sechs Schaluppen an Handgeldern für die Partfahrer und an Vorschuß in der Höhe einer Monatsheuer für die Monatsfahrer aufgewendet werden mußten. Das Schriftstück, das höchstwahrscheinlich aus dem Jahre 1701 stammt und im Staats-Archiv zu Aurich aufbewahrt wird, lautet:

---

[1]) Führte er zugleich die Listen, so bezog er dafür auch noch monatlich 26 G.

[2]) Bei den Matrosenlöhnen waren kleine Schwankungen häufiger als bei den vorgenannten; so wurden z. B., wie Paul Frercksen angibt, 1742 wegen des großen Angebotes nur 19 G. als höchster Matrosenlohn gezahlt, im folgenden Jahre dagegen war es „eine genaue Zeit um Schiffsmatrosen, daß sie auf Grönland pr. Monat mußten geben Fl. 22 an einen befahrenen Matrosen"; a. a. O. S. 82 f.

[3]) Eschels S. 40 für das Jahr 1772.

1 de Commander. Podt Wyn pro vat 24 str.	f. 150
1 de Stürman. Podt Wyn pro vat 15 str.	70
1 Harpuner enn Bodtsmann. Podt Wyn pro vat 14 str.	60
noch 3 Harpuners; elck podt wyn, f. 54 [pro vat 14 str.][1]).	162
noch 1 Harpuner enn specksnyder; podt wyn pro vat 15 str.	70
6 Sturders up de sluppen à 22 enn podt wyn pro vat 8 str.	132
1 Barter[2]) pro maan 27 gl, pro lyst 27 gl	54
1 Timerman pro maant	30
1 Koch pro mant	27
2 Kupers pro mant	44
2 Jungens pro maant 10 gl, 6 gl	16
22 slehte, Maatrosen dor de banck a 17 gl	374
	1189
vor wincop van dit volck	10
	[f.] 1199

Diese bei Antritt der Fahrt vereinbarten Lohnbedingungen konnten sich unter gewissen Umständen verbessern oder verschlechtern, der Verdienst konnte erhöht, verkürzt oder ganz entzogen werden. Hierfür waren die Bestimmungen des später noch zu behandelnden „grönländischen Rechts" maßgebend, das in einem für die Grönlandfahrer Hollands, Hamburgs, Bremens, Emdens verbindlichen Reglement von zwölf Artikeln enthalten war.

Zuwachs zu dem durch Fang verdienten Lohn trat ein, wenn die Mannschaft das Glück hatte, ein im Eise zurückgebliebenes Schiff oder Güter — Vleet, Speck, Barten usw. — aus einem

[1]) Dieser Zusatz ist als selbstverständlich nicht wiederholt.

[2]) Eine seltsame Form! Gemeint ist natürlich der Schiffsbarbier.

solchen nach Hause zu bringen. Der Anteil der bergenden Mannschaft wurde im siebenten Artikel des Reglements bestimmt. Darnach bestand folgendes Verfahren:

War das geborgene Schiff — bzw. das Schiff, aus dem Speck, Barten übernommen wurden — von seiner Mannschaft verlassen angetroffen worden, so erhielten die Reeder des bergenden Schiffes die Hälfte des gesamten geretteten Gutes, dagegen nur drei Achtel, wenn die Mannschaft zur Stelle war und beim Bergen half. Die so erhaltenen Güter mußten nach dem Marktwerte veranschlagt und der Anteil der Mannschaft in der Weise berechnet werden, als wenn der aus dem geborgenen Speck gewonnene Tran von ihr selbst durch Fischerei erworben sei. Die Monatsfahrer sollten davon nichts genießen. Es scheint aber, daß auch ihnen, die ja, selbst wenn das Schiff leer zurückkehrte, einen sicheren Verdienst hatten, ein geringer Anteil zugebilligt wurde. Das Reglement setzte nämlich auch fest, daß 50 Quardeel Tran und 1600 Pfund Barten für einen Walfisch gerechnet werden sollten. Diese Bestimmung hatte aber nur einen Zweck, wenn Fischgelder berechnet wurden, und da die Fang- und Schneidegelder der Partfahrer hier entfielen, so kamen dafür nur die Monatsfahrer in Betracht, die sehr häufig anstatt der paar Stüber von jedem Faß Tran, je nach dem Dienstgrade 1 bis 3 Gulden von jedem Fisch erhielten[1]).

Dem Glück der bergenden Mannschaft entsprach das Mißgeschick der Besatzung des verunglückten Fahrzeuges; sie mußte deren Mehrverdienst durch Verkürzung oder gänzlichen Verlust ihrer Löhne mittragen helfen. Hierüber hatte der fünfte und sechste Artikel des Reglements Bestimmungen vorgesehen. Wurde ein vom Eise besetztes Schiff von der Mannschaft ver-

---

[1]) Äußerst selten war natürlich folgender Fall des Jahres 1752: Die beiden der hamburgischen Firma Borgeest & Beseler gehörigen Schiffe „de Vrouw Margaretha“ und „de twee Gesusters“, hatten „een Emder Galjot in Zee gevonden, waervoor ℳℓ. 15 000, en $^1/_3$ bargloon gegeven, is ℳℓ. 5000; daarvan heeft elck Matroos gekreegen. ℳℓ. 15 en de officeers 50 à 60 ℳℓ.“; Eintragung in die Liste der Grönlandfahrer, Kzb. H.

lassen, später aber daraus irgend welches Gut oder gar das Schiff selbst von einem anderen Fahrzeuge geborgen, so hatte niemand, weder Part- noch Monatfahrer, den geringsten Anspruch auf irgend eine Bezahlung.

Half dagegen das Volk eines gebliebenen Schiffes beim Bergen, so mußte der vierte Teil sämtlicher geretteter Güter zur Entlohnung der Mannschaft verwendet werden; jedoch erhielten die Leute in solchem Falle nicht für die ganze Reise bezahlt, sondern nur bis zu dem Zeitpunkte, wo das Schiff geblieben war. Um auch die Partfahrer, die ja keine bestimmte Heuer hatten, entsprechend entschädigen zu können, wurden sie wie Monatsgäste mit einem Lohn von 20 Gulden behandelt. Demgemäß wurde auch das Handgeld, das sie erhalten hatten, zu Monatsheuern von je 20 Gulden umgerechnet, und nur, wenn dann noch „geldlose Monate" übrig blieben, erhielten sie etwas ausgezahlt. Reichte der Ertrag aus dem vierten Teile der geborgenen Güter nicht aus, so mußte sich ein jeder entsprechende Abzüge gefallen lassen. In einen etwaigen Überschuß teilten sich die Reeder des bergenden und des gebliebenen Schiffes.

Dieses Verfahren, durch das für die Reeder des verlorenen Schiffes drei, für die Mannschaft zwei Achtel des geretteten Segens zur Verteilung gelangten, war in hohem Grade sozial, wie denn überhaupt die ganze Art der Verdienstberechnung — die Beteiligung der Arbeitnehmer am Gewinn bei verhältnismäßig sehr großem Risiko der Unternehmer, die selbst, wenn nicht eine einzige Tonne Tran gewonnen wurde, die Monatsgäste für die ganze Reise bezahlten, die Partfahrer durch ein reichliches Handgeld wenigstens entschädigten — als durch und durch sozial und gerecht angesprochen werden muß. Hierauf besonders nachdrücklich hinzuweisen, scheint gerade in der jetzigen Zeit, in der mit so großer Hingabe, teilweise allerdings auch mit zügellosem, blinden Eifer an der Lösung sozialer Probleme gearbeitet wird, nicht ganz unangebracht sein.

5. Alter.

In der Besatzung eines Grönlandfahrers waren die verschiedensten Lebensalter vertreten. Die Kajütwächter waren meist

noch Kinder. Jens Jacob Eschels z. B., dessen lesenswerter Lebensbeschreibung wir so manche interessante Nachricht verdanken, war bei Antritt seiner ersten Eismeerfahrt erst „11 Jahre, 2 Monate und 25 Tage“ alt! Und das war nicht etwa ein Ausnahmefall. In diesem zarten Alter begannen die meisten Grönlandfahrer fast durchweg ihre seemännische Laufbahn. Im zweiten Jahre fuhren sie als Oberkajütwächter, im folgenden vielleicht schon als Kochsmaat, in den nächsten 2—3 Jahren als Jung- und dann als Alt- oder befahrener Matrose. Tüchtige Leute brachten es bald zum Schaluppsteurer und weiterhin zu einer Offizierstelle. Wie unter den Offizieren, so befanden sich auch in der großen Zahl der Matrosen Männer, die das sechzigste, ja das siebzigste Lebensjahr überschritten hatten und zum Teil früher selbst Harpunier oder gar Kommandeur gewesen waren. Manche schwenkten, wenn sie eine Reihe von Jahren nach Grönland gesegelt waren, dauernd zur Kauffahrtei ab, andere des öfteren auf ein oder zwei Jahre; die meisten aber blieben der Grönlandfahrt ihr ganzes Leben hindurch unablässig treu. Auf dem Schiffe, mit dem der Pirnaer Seilermeister Friedrich Gottlob Köhler seine Reise nach dem Eismeer unternahm, war ein alter Schiemann, der die Fahrt nach Grönland zum siebenundvierzigsten Male machte! Der Mann hatte also buchstäblich während dieser 47 Jahre keinen Sommer gesehen, sondern 94 Winter durchlebt. Und wie gesagt, solche Leute waren nicht etwa seltene Ausnahmen.

6. Herkunft der Besatzung.

a) Die Insel- und Halligfriesen.

Die Besatzung der nach Grönland bestimmten Schiffe stellten zum größten Teile die Bewohner der friesischen Inseln und der schleswigschen Halligen. Dieser kräftige, auf das Innigste mit dem Meere vertraute Menschenschlag lieferte seit der Mitte des 17. Jahrhunderts die Kerntruppe nicht nur für die deutschen, sondern vor allem auch für die holländischen Grönlandfahrer,

[1]) Z. B. 1776 wurden in Kopenhagen 8 Schiffe nach Grönland ausgerüstet und mit Inselfriesen benannt; die Kommandeure von

nicht minder für die Dänen[1]) und zeitweilig auch sogar für die Engländer, deren gänzlich unterbrochener Walfischfang im zweiten Viertel des 18. Jahrhunderts mit Hilfe deutscher, vor allem Föhringer Kommandeure, Harpuniere und sonstiger Offiziere wieder aufgenommen wurde[1]). Selbst von Spanien her war Nachfrage nach den friesischen Walfischfängern, und in den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts befanden sich tatsächlich zwei Harpuniere aus Föhr in spanischen Diensten in der Südsee[2]).

Die hervorragende Stellung, die die Inselfriesen in der gesamten Grönlandfahrt einnahmen und länger als zwei Jahrhunderte behaupteten, nötigt zu einer eingehenderen Betrachtung dieser Leute, denen der Beruf zur Eismeerfahrt, zum Walfischfang und Robbenschlag, gleichsam als Bestimmung mit in die Wiege gelegt, die Erinnerung daran als Grabschrift[3]) über den Tod hinaus bewahrt wurde.

---

7 Schiffen waren von Föhr, der des achten von Röm; Eschels S. 56.

[1]) Auf Betreiben des Bremer Kaufmanns Eelking erfolgte 1724 in London die Gründung der Südseekompagnie, die den Versuch machte, die englische Grönlandfahrt wieder in Gang zu bringen. 1725 segelten 12 Schiffe aus, auf denen etwa 150 Friesen von Sylt und Föhr als Kommandeure und sonstige Offiziere dienten und einen Verdienst von £ 3056 18 s. 3 d. mitnahmen; 1726 gingen 24, 1727 sogar 25 Schiffe aus, die sämtlich mit Föhringer Kommandeuren und Harpunieren besetzt waren. 1732 löste sich die Kompagnie auf. Der baare Gewinn der friesischen Fischerleute soll für diese 8 Jahre 80 000 Taler betragen haben. (Lindeman S. 28, Hansen S. 179.) Nach Hansen „blieben auch nach dieser Zeit bis zum Jahre 1780 eine nicht geringe Anzahl hiesiger Seefahrer, die sich dem Walfischfange widmeten, im Dienste der Engländer, wurden von denselben sehr geschätzt und gut bezahlt."

[2]) Posselt, S. 2.

[3]) Z. B. folgende, noch jetzt auf Föhr erhaltene Grabschriften:

„Ich schiffte auf dem Meer
nach Grönland hin und her,
die Fahrt ist abgethan,
in bin in Kanaan,
wo Wellen, Eis und Wind
nicht mehr zu finden sind."

oder:

„Zur See bin ich gefahren,
auf Grönland manche Jahren
und hab dabei empfunden
viel leid- und freudvoll Stunden".

Wie kamen die Friesen zu dieser außerordentlichen Bedeutung? Eine Anwort hierauf zu geben, ist aus Mangel an einschlägigen Nachrichten nicht leicht möglich. Wir hören von ihnen nicht als lernenden, werdenden Walfischfängern, sondern begegnen ihnen erst, als sie bereits auf fast allen Grönlandfahrern anzutreffen sind. Es ist nun nicht zweifelhaft, daß ein Teil von ihnen schon frühzeitig nicht nur auf holländischen Handelsschiffen, sondern auch auf den Grönlandfahrern der Noordschen Kompagnie Dienst nahm und so den Betrieb kennen lernte. Wie in der Einleitung betont, konnte die Noordsche Kompagnie, ebenso wie die konkurrierende Muscovy Company und die Dänen, den Walfischfang bei Spitzbergen anfänglich nur mit Hilfe baskischer Walfischfänger ausüben, und es scheint, daß wenigstens die Holländer nur wenig Anstrengungen machten, sich der fremden Hilfe zu entwöhnen. Denn noch 1634, als die Noordsche Kompagnie den Franzosen die Teilnahme an der spitzbergischen Fischerei streitig machte, und die französische Regierung zu Vergeltungsmaßregeln schritt, glaubte diese, der Kompagnie dadurch einen schweren Schlag zu versetzen, daß sie sämtlichen Basken verbot, auf einem holländischen Schiffe Dienste als Walfischfänger zu nehmen. Die Wirkung war jedoch eine ganz andere, als man erwartet hatte. Die — bereits zum Teil aus Inselfriesen bestehenden — Besatzungen der holländischen Grönlandfahrer hatten im Laufe der Zeit so viel Erfahrung erlangt, daß sie nun, als die Notwendigkeit an sie herantrat, in die Stelle der Basken einrücken und deren weitere Hilfe entbehrlich machen konnten. Zumal die Insel- und Halligfriesen, bisher Ackerbauer, waren berufen, ihren Platz einzunehmen und den ständig wachsenden Bedarf an Seeleuten für die Grönlandfahrt zu decken. Außerordentlich begünstigt wurde diese Wandlung von Bauern zu Walfischfängeren durch jenes furchtbare Naturereignis, das so unsägliches Unglück über das Friesenvolk gebracht hat, die große Flut vom 10. Oktober 1634[1]), die Nord-

---

Bei Nerong, Föhr früher und jetzt, Wyk 1885, S. 24. Eine dritte, sehr charakteristische Inschrift ist weiter unten zu finden.

[1]) Hansen S. 125 f.

strand vollständig vernichtet und der deutschen Nordseeküste ein so verändertes Aussehen gegeben hat. Durch sie wurde eine bereits vorher sich anbahnende Scheidung im Friesenvolke mit einem Schlage endgültig vollzogen: Die Festlandfriesen blieben, was sie bisher alle mehr oder weniger gewesen waren, Ackerbauer und Viehzüchter; die Inselfriesen dagegen wandten sich zum größten Teile dem Seemannsberufe und zwar fast sämtlich der Grönlandfahrt zu. So wurde durch ein merkwürdiges Zusammentreffen das Jahr 1634 in doppelter Weise für die Entwicklung der Inselfriesen zu Grönlandfahrern von Bedeutung. Durch das Verbot der französischen Regierung, das die Basken als Schiffsoffiziere und Harpuniere ausschaltete, wurde Platz für viele kräftige Hände frei; und das gewaltige Naturereignis, durch das die Insel- und Halligfriesen gebieterisch auf die See verwiesen wurden, bewirkte, daß diese Hände sich fanden. Und als ob nur darauf gewartet worden sei, begann die Grönlandfahrt alsbald einen Umfang anzunehmen, daß sie bald schier den letzten Mann in Anspruch nahm[1]). Die ungeheure,

[1]) Wie groß schon in kurzer Zeit die Zahl der friesischen Grönlandfahrer geworden war, erhellt z. B. daraus, daß sich der Herzog von Schleswig-Holstein-Gottorp bereits im Jahre 1642 veranlaßt sah, die Ausfahrt für das Amt Tondern zu verbieten. Jedoch traf dieser Befehl die Männer nicht mehr zu Hause an. Im nächsten Jahre, 1643, erfolgte ein abermaliges Verbot, aber die Sylter kehrten sich wenig daran; Hansen S. 128. Noch einmal wurde 30 Jahre später versucht, den Inselfriesen die Fahrt zu untersagen. Ursache waren die Streitigkeiten, die sich aus der Aufhebung der Lehensverhältnisse des Herzogs von Gottorp in betreff seiner schleswigschen Lande zur Krone Dänemarck zwischen König und Herzog ergaben, und unter der die Inselfriesen viel leiden mußten. „Gegen Ende Februar, kurz bevor die Insulaner von ihrer Heimat nach Hamburg zur Grönlandfahrt abreisten, ließ der König die Mannschaft auf den Inseln Sylt und Föhr zu dem Dienst auf der dänischen Kriegsflotte ausschreiben. Es war natürlich, daß der Inselfriese diesem Dienst auf alle mögliche Weise auszuweichen suchte. Pastor Cruppius, zu Keitum auf Sylt damals angestellt, schrieb darüber: Es ward aber endlich wegen des Landes Sylt und Föhr auf Geld behandelt und musten

ungeahnte Vermehrung der Fangschiffe machte immer mehr Menschen erforderlich. Für die schwergeprüften Friesen, die der kärgliche Ackerbau und die lässig betriebene Fischerei nicht nähren konnte, eröffnete sich somit die günstigste Gelegenheit eines neuen, lohnenden Broterwerbes.

Mit rastlosem Eifer gaben sie sich ihrer neuen Beschäftigung hin und bald brachten sie es nicht nur zu unübertroffener Meisterschaft im Kampfe mit dem Walfische, sondern auch zu ausgezeichneten Leistungen im seemännischen Können. Das Verdienst hieran ist vor allem dem Pastor Richardus Petri[1]) zuzuschreiben, der von 1620—1678 in St. Laurentius auf Föhr amtierte. Er war in den nautischen Wissenschaften sehr erfahren und unterwies viele junge Leute umsonst in der Mathematik und Astronomie mit der einzigen Bedingung, daß seine Schüler wiederum anderen Unterricht darin erteilten. Auf sein Wirken gingen die in allen Teilen Nordfrieslands vorhandenen Navigationsschulen zurück. Erfahrene Seeleute oder ehemalige Seefahrende nahmen in den Abendstunden der Winterszeit die Unterweisung vor, wofür ihnen jeder einen Schilling für den Abend erlegte[2]). Die Jünglinge im Alter von 16—20 Jahren

---

sie 4 Rthlr. von dem Pflug zur Werbung anderer Völker contribuiren . . . . . . Unterdessen forderte der Herzog die Inselfriesen jetzt als Ausschußtruppen zum Landdienst. Es war aber den Walfischfängern ein solcher Dienst nicht weniger widerwärtig wie der Dienst auf der königlich dänischen Kriegsflotte . . . . Sie blieben schließlich vom Landdienst für den Herzog frei unter der Bedingung, daß sie dafür alle Jahre 200 rd, näml. die Sylter 96 rd. 46 ß, die Osterlandföhrer 103 rd. 2 ß bezahlten"; ebd.

[1]) Nerong S. 15.

[2]) Eschels ging zur Steuermannsschule „Abends 6—12 Uhr . . . Denn am Tage hatte der Lehrer Nickels Wögens, welcher auch in jüngeren Jahren zur See gefahren und nun das Uhrmacher-Handwerk trieb, keine Zeit. Jeder Schüler hatte, so wie es derzeit üblich war, seine drei Rechensteine mit, und diese mußten alle Abend voll gerechnet sein . . . . . Des andern Tages wurde es dann von den Tafeln in mein Steuermannsbuch geschrieben, welches ich noch aufbewahre. Ich rechnete in 35 Abende die 2 ersten Bücher von Klaas Hendricksen Giettermacker durch und

brachten auf diese Weise die lange Winterszeit nutzbringend hin. Kaum einer ließ die günstige Gelegenheit vorübergehen, sich die Kenntnisse, die von einem guten Steuermann verlangt wurden, anzueignen. So konnte es nicht ausbleiben, daß man ihnen die wichtigsten und einträglichsten Posten anvertraute. Sie stellten einen recht beträchtlichen Teil sämtlicher Kommandeure und Steuerleute, sowie sehr viele Harpuniere und sonstige Offiziere, so daß sie jetzt nicht nur den Platz einnahmen, den die Basken früher innegehabt hatten, sondern den ganzen grönländischen Betrieb — man kann fast sagen — beherrschten. Ohne sie wäre es den Holländern nie und nimmer möglich gewesen, ihre zahlreiche Walfischfänger- und Robbenschlägerflotte ordnungsgemäß zu bemannen. Sie waren vollständig von den deutschen Seeleuten abhängig und gerieten in die peinlichste Verlegenheit, wenn widrige Winde ihre Ankunft verzögerten; blieben sie aus, so war die ganze Fahrt in Frage gestellt[1]).

Den weitaus größten Teil der deutschen Grönlandfahrer entsandte Föhr, „die Pflanzschule der Walfischfänger", dann folgte Sylt, Amrun, Röm, Hooge, Nordmarsch. So gut wie gar nicht beteiligt war Pellworm, dessen Bewohner seit der Flut von 1634

---

bezahlte für jeden Abend einen Schilling lübsch, und habe selbe hernach in 25 Tagen noch einmal durchgerechnet, für einen Schilling pr. Tag; so daß mein Lernen der Navigation mir nur 60 Schillinge oder einen Speciesthaler gekostet hat."

[1]) Lindeman S. 35. Wie groß die Anzahl der auf holländischen Grönlandfahrern beschäftigten Inselfriesen gewesen ist, zeigt eine Berechnung, die 1733 von den holländischen Interessenten der Regierung eingereicht wurde. Darin wird angenommen, daß überhaupt der vierte Theil der auf den Holländischen Grönlandfahrern bezahlten Monatsgelder an „Jutten en Norren" (damit sind die Inselfriesen gemeint) bezahlt werde, und es wird angenommen, daß sie durchschnittlich jährlich — nachdem sie sich mit allem Nötigen für den Winter versorgt! — an baarem Gelde 20 000 Gulden mit nach Hause brächten; ebd. Hierbei ist zu beachten, daß nur von Monatsfahrern die Rede ist. Da die Friesen aber gerade einen sehr beträchtlichen Teil der auf Part fahrenden Offiziere stellten, erhöhte sich der Prozentsatz der Friesen noch ganz bedeutend.

sehr mit Fremden vermischt wurden und Ackerbauer blieben[1]). Von den ostfriesischen Inseln schickte Borkum alljährlich seine männliche Bevölkerung in das Reich der Mitternachtssonne. Das ganze Leben auf den friesischen Inseln und Halligen war seitdem ein völlig anderes geworden. Alles hing fortan aufs innigste mit der Grönlandfahrt zusammen. Die Nachrichten von den verschiedenen Inseln zeigen überall dasselbe Bild und bezeugen zugleich die ungemeine Wichtigkeit der Grönlandfahrt für die Lebensführung der gesamten Bevölkerung.

Alles was männlichen Geschlechtes und nicht seeuntüchtig war, verließ im Frühjahr auf einer Flotille kleiner Schiffe, von Föhr allein gewöhnlich 10 bis 14, gemeinsam die heimatliche Insel und segelte nach den Häfen, von denen aus die Fahrt nach Spitzbergen oder Strate Davis auf den Walfischfang und Robbenschlag angetreten wurde. Mehr als 3000 zogen in der Blütezeit der Grönlandfahrt alljährlich hinaus, von Föhr etwa 1500, von Sylt etwa 700 und so fort nach dem Verhältnis der Einwohnerzahl. Jedes Alter war dabei vertreten, Knaben von zehn und Greise von achtzig[2]) Jahren; nur die ganz Schwachen und Siechen blieben zurück. Auf Borkum waren oft nur so wenig männliche Einwohner übrig, daß man kaum die Toten beerdigen konnte[3]), und auf den übrigen Inseln wird es nicht viel anders gewesen sein. Kein Wunder daher, daß die Abfahrt im Frühjahr und die Rückkunft im Herbste auf alle Bewohner den tiefsten Eindruck machte. „Schon mehrere Wochen vor der Abreise beschäftigten sich die Hausgenossen der Abreisenden mit der Instandsetzung der Sachen, der sie auf der Reise bedurften. War die Zeit der Abreise gekommen, so nahmen sie, wenn der Wind günstig geworden, Abschied von den Ihrigen, von ihren Bekannten und Nachbarn und verfügten sich nach ihren Schiffen. Die Zurückbleibenden, unter denen Prediger und Beamte, begleiteten die Abfahrenden bis zu ihren Schiffen. Man

---

[1]) Hansen S. 125.
[2]) Nerong S. 17.
[3]) Scherz, S. 10 ff.

winkte ihnen lange vom Ufer und von den Höhen der Insel Grüße und Glückwünsche nach, und wenn die Schiffe sich aus den Augen verloren, erst dann kehrten mit bedrückten Herzen die liebenden Gatten und Freunde nach ihren Wohnungen zurück[1]). Ein Halligbewohner äußerte: „Es ist kaum zu beschreiben, wie traurig es läßt, wenn alle Mannspersonen von unserer Insel [Nordmarsch] weggefahren sind. In den ersten Tagen nach deren Abreise ist alles ganz stille, man sieht fast niemand auf dem Felde gehen.“[2])

Es ist höchst interessant zu erfahren, wie es bei einer solchen Ausfahrt zuging. Hören wir, was der alte Grönlandfahrer Jens Jakob Eschels[3]) seinen lauschenden Enkelkindern erzählt: „Auf Föhr schifften oder brachten die Commandöre und Officiere ihre Kleider etc. an Bord auf Smacken, wie man derzeit die Fahrzeuge nannte, den 15. Februar. Die Matrosenjungen aber den 1. und 2. März, und wenn alles an Bord war und der Wind günstig, so segelten die Fahrzeuge in See, blieb aber der Wind ungünstig, so blieben sie liegen und ging die Mannschaft nicht eher an Bord, als ein guter, günstiger Wind wehete[4]). Am 7. März kam erst guter Ostwind und also fuhren die Commandeure und Offiziere nicht eher als die Matrosen ab. Man konnte dezeit rechnen, daß alle Frühjahr circa 1200 Seeleute von Föhr, einem Lande 1½ Meile groß, abfuhren und die Fahrzeuge hatten jedes über 100 Mann an Bord; ihr könnt leicht denken, daß die Passagiere enge zusammen liegen mußten; nämlich es werden 4 Reihen quer über die Breite des Schiffes gemacht,

---

[1]) Nerong S. 19.

[2]) Hansen S. 180.

[3]) S. 11 f.

[4]) „Zur Zeit des Pastors J. Hinrichsen in St. Johannis (auf Föhr, 1757—91) soll es vorgekommen sein, daß die Seefahrenden, welche schon längere Zeit auf günstigen Wind gewartet hatten und eben in der Kirche die Predigt hörten, durch den Ruf: „de Wind is gut“ in Allarm gesetzt wurden. Alle strömten sogleich aus der Kirche, um sich theils zur Reise, theils zur Begleitung an Bord anzuschicken, und der Gottesdienst mußte für dies Mal ohne weitere Förmlichkeit beendet werden“; Nerong S. 19 Anm.

so daß die Füße nach dem Kopf des Andern reichen, und da immer viele Jungen unter den Passagieren sich befinden, die noch nicht seefest sind, sondern noch seekrank werden und sich übergeben müssen, so haben diese einen Stiefel bei ihrem Kopfkissen, worin sie brechen und speien. Da giebt es denn etwas zu lachen für die, welche nicht seekrank sind, denn man hört an verschiedenen Stellen: quack, quarr etc. Die Alten saugen aus ihren Stummelpfeifen dicke Rauchwolken, man könnte schon dadurch übel werden. Auch ich mußte der See ihren Tribut entrichten und mich meines Stiefels bedienen. Abends werden die Lucken und Luftlöcher fest und dicht zugemacht, theils weil es in dieser Jahreszeit des Nachts kalt ist, theils das kein Seewasser einschlägt. Nun denke man sich, wenn des Morgens die Springlucke (wo man aus dem Raum des Schiffs auf das Deck steigt) offengemacht wird, welcher Tabaksrauch und Dunst von so vielen Menschen aus der Lucke steigt; man solte glauben, man müßte daran des Nachts erstickt sein. — Wir hatten eine gute geschwinde Reise; in vier Tagen kamen wir in Amsterdam an, und da wir auf Föhr die Letzten gewesen, die sich einschifften, und zuerst in Amsterdam, selbst zwei Stunden vor den Commandeuren und Offizieren ankamen und weil unser Schiffer uns am ersten nach Amsterdam gebracht, so legten alle Passagiere Geld zusammen und verehrten dem Schiffer eine neue Flagge, und ließen in diese mit großen goldenen Buchstaben setzen: „Oevenum & Gothing[1]). Also zall de laetste de eerste wesen.“

War man am Abfahrtshafen angelangt, so suchte jeder sein Schiff auf. Die meisten waren nämlich gewöhnlich bereits am Schlusse der vorjährigen Reise oder während des Winters von den ihnen bekannten friesischen Kommandeurs aufs neue verpflichtet worden. Die übrigen wurden dann ebenfalls mit Hilfe ihrer Landsleute schnell untergebracht, jedoch nicht, ohne daß sie vorher ihre ehrlichen deutschen Namen in holländische umgetauft hatten, „denn“, sagt Eschels, „unsere Föh-

---

[1]) Der Schiffer hieß Nanert Peters von Amrum; einige Einwohner der Dörfer Oevenum und Goting hatten ihn befrachtet.

ringer Namen klangen den Holländern nicht gut und sie spotteten darüber.“ Diese holländische Namensform behielten sie dann auch bei, wenn sie später auf deutschen Schiffen fuhren. Daher findet man denn in den Listen deutscher Grönland-Fahrzeuge die Namen der Kommandeure stets in der holländischen Form angegeben[1]).

Hatten die Inselfriesen nach glücklicher Rückkehr in den Ausrüstungshafen ihre verdienten Gelder erhalten, etwaige im Frühjahr gemachte kleine Schulden bezahlt und das, was sie für den Winter benötigten, besorgt, so suchten sie so schnell wie möglich zu den Ihrigen zu gelangen. Gewöhnlich lagen auch bereits Schiffe zur Überfahrt nach der Heimat bereit, wo man mit Hoffen, aber auch mit Bangen der Rückkunft der Grönlandfahrer entgegenharrte. Denn nicht immer kehrten alle wieder, und manche Mutter, Gattin, Braut spähte vergebens nach den sehnsüchtig erwarteten Lieben aus. In den ersten Jahrzehnten des spitzbergischen Fischereibetriebes raffte der Skorbut nicht wenige brave Seeleute dahin; in schlimmen Jahren — wie z. B. 1769, vor allem aber 1777, in denen zahlreiche Schiffe vom Eise besetzt und zum Teil gänzlich verloren wurden — forderten auch Eis, Kälte und Hunger viele Opfer. Verhältnismäßig am wenigsten fanden bei der Ausübung des Fanges selbst ihren Tod, wenn natürlich auch dabei — besonders wenn die Schaluppen von den Walfischen umgeschlagen oder gar zerschmettert wurden — oft genug Unfälle vorkamen[2]). Doch gab es

---

[1]) Hierauf besonders hinzuweisen, scheint nicht unnötig zu sein; es wäre nicht unmöglich, daß jemand, der das nicht weiß, auf holländische Kommandeure in deutschen Schiffen schlösse, während gerade das Gegenteil der Fall war. Hitzigrath spricht S. 30 für 1690—97 von nicht weniger als 43, für 1700—08 von 20 holländischen Kapitänen auf hamburgischen Schiffen. Wenn er mit diesen grönländische Kommandeure meint — und diese Annahme liegt nahe —, so ist er diesem Irrtume zum Opfer gefallen.

[2]) Die auf der Reise Verstorbenen fanden zum größten Teile auf dem „Todte Mannes Eyland“, einer in der Mitte der Südbai gelegenen Insel, ihre letzte Ruhestätte; häufig jedoch auch an

wiederum Jahre, in denen nicht ein einziger Mann den mannigfaltigen Anstrengungen und Gefahren einer solchen Reise erlag und alle wohlbehalten den Ausrüstungshafen erreichten. Eine letzte Gefahr brachte ihnen dann noch die Überfahrt nach den heimatlichen Inseln, und es ist eine merkwürdige Tatsache, daß sie gerade hierbei, wie auch bei der Hinfahrt im Frühjahre, des öfteren ganz außerordentlich vom Unglück verfolgt wurden, ein einziger Tag hier mehr Grönlandfahrer dahinraffte, als der Eismeerbetrieb selbst in vielen Jahren. Die schwersten Schläge waren folgende:

Am 15. März 1744 kenterte das Schmackschiff des Theide Bohn aus Morsum von Sylt, wobei 84 Seeleute, meist aus Sylt, den Tod fanden[1]).

Am 10. September desselben Jahres 1744 ging das Schmackschiff des Pei Melleffs von Föhr, mit 120 nordfriesischen Grönlandfahrern zurückkehrend, westlich der Insel Amrum mit Mann

---

anderen Stellen des Landes, zu denen man gelangen konnte. Martens erzählt: „Die Todten werden in ein Sarch geleget, mit grossen Steinen wohl bedecket; werden dennoch von den weissen Bären gefunden und auffgefressen — oder man wirfft sie ins Meer, dabey ein Geschütz geloset wird". Bisweilen wurden jedoch die Verstorbenen nach der Heimat zurückgeführt. Bei den aus Borkum Stammenden war dies stets der Fall, selbst, wenn etwa der Tod gleich bei der Ausreise eintrat. Das Borkumer Kirchenbuch enthält folgende interessante Eintragung: „1746, den 26. Sept. is begraven Roelef, zone van Hendrik Eden, welke voor Cajuitwagter met zyn oom Geelt Geerts zullende varen, op de aftogt van de Elve in het schip is gestorven en naa Groenlant mede gevoert is geworden en dus uit Groenlant hier is gebragt"; Scherz a. a. O. Daß der Opfer, die Grönland forderte, bisweilen nicht wenige waren, lehrt das Kirchenbuch zum Jahre 1758, in dem nicht weniger als 7 Leichen heimgebracht und in der geliebten Heimat zur letzten Ruhe gebettet wurden. Das folgende Jahr forderte abermals 7 Opfer, von denen jedoch nur eins heimgeführt werden konnte; ebd. Die Größe des Verlustes wird klar, wenn man bedenkt, daß es damals, nach der Zählung von 1743, auf Borkum nur 147 Häuser gab; E. Jb. XIV, S. 317.

[1]) Hansen S. 186.

und Maus unter. Es waren darunter: 64 von Föhr, 11 von Langeneß, 7 von Nordmarsch, 3 von Sylt, die übrigen von den anderen Halligen und Amrum[1]).

Im Jahre 1767 scheiterte nicht weit von Föhr das Fahrzeug des Schiffers Boh Paven, wobei 55 (nach Eschels „über achtzig") nach Föhr zurückkehrende Grönlandfahrer ertranken[2]).

Am 10. Oktober 1771 verunglückte unweit von Sylt Schiffer Bleik Bundis von Sylt mit 22 Seefahrern, darunter 9 Syltern[3]).

Das sind furchtbare Zahlen. Sie werden aber leicht begreiflich wenn man sich der oben angeführten Schilderung, die Eschels von einer solchen Reise gegeben hat, erinnert und vernimmt, was er an anderer Stelle von einer bei stürmischem Wetter erfolgten Überfahrt zu sagen weiß[4]).

Der Tag, an dem die Grönlandfahrer wohlbehalten heimkamen, war der glücklichste des ganzen Jahres. Mit dem Wiedereinzug der männlichen Bevölkerung begann eigentlich erst das Leben, das den zu Hause Gebliebenen während der Sommermonate bei der Bestellung des dürftigen Ackers eintönig und in stets wacher Besorgnis verflossen war. Ihnen wurde der Winter zur besseren Hälfte des Jahres. Waren doch die Familien wieder für lange Zeit vereint, war doch für manchen heimkehrenden Grönlandfahrer die Zeit gekommen, die harrende Braut zum Altare zu führen. Denn nicht im Frühling, im holden Mai, ging man hier den Bund fürs Leben ein, sondern im Winter. Auf Borkum z. B. wurden in dem halben Jahrhundert von 1733

---

[1]) Ebd.

[2]) Nerong S. 22.

[3]) Hansen S. 206.

[4]) „Weil die Brandungen, wenn man den Seelöchern von Amrum nahe kommt, sehr gefährlich sind, so wurden alle Passagiere (wir waren einige achtzig Mann an Bord) in den Raum beordert und die Luken dicht vernagelt, damit die Brandung selbe nicht über Bord schlagen oder wegspülen konnte. Es ist auch kein Spaß, denn trifft der Schiffer das Seeloch nicht, so kommt man in die Brandung, und Schiff und Leben ist verloren"; S. 43.

bis 1783 zusammen 315 Ehen geschlossen, davon 282 in den Monaten September bis Februar und nur 33 in den übrigen[1]).

Die heimischen Chronisten sind darin einig, daß die Zeiten, da die Grönlandfahrt in Blüte stand, die glücklichsten für die Inselfriesen gewesen sind. Zunächst in ökonomischer Beziehung. Zwar kam es nicht selten vor, daß die Partfahrer in schlechten Jahren ohne jeden Verdienst heimkehrten und dann im Winter Schmalhans Küchenmeister war[2]); aber die guten Jahre machten dies gewöhnlich wieder wett. Tatsache ist, daß durch die Grönlandfahrt die Lebenshaltung der Inselfriesen in günstigster Weise beeinflußt wurde, Bevölkerung und Wohlstand sich außerordentlich vermehrte. Bereits 1650 schreibt Kaspar Dankwerth über die Sylter, deren Zahl er damals auf 1750 schätzte: „Ihrer viele ernehren sich mit dem Walfischfange, denn sie fahren jährlich hinaus hinter Eiszlandt und Norwegen an Groenlandt und Spitzbergen auff sothanen Walfischfang, welche sonst unsaubere Handtierung ein gut Geld in den Beutel trägt."[3]) Von Borkum heißt es, es fand „die Tüchtigkeit der Borkumer Seeleute so viel Anerkennung, daß sie für die Hamburger und Amsterdamer Grönlandfahrer gesuchte Kommandeure und Mannschaften blieben. Rasch hob sich das Eiland zu einer bisher unbekannten Blüte: 1650 zählte man auf dem-

[1]) Scherz a. a. O.

[2]) Eschels erzählt z. B. (1770): „Es war ein magerer Winter für uns, denn trockenes Roggenbrodt und kurzer grüner Kohl (den wir selbst in unserm Garten hatten) in Wasser gekocht, ohne Fleisch und Speck, war unsere Speise; doch hatten wir Gottlob satt Brodt, weil der Müller Sömke Nickelsen uns Roggenmehl auf Credit gab, welches ihm hernach, da ich Geld verdient hatte, bezahlt ist"; S. 31. Auch im nächsten Jahre war es kaum besser. Sein Vater (Harpunier) hatte abermals nichts verdient, er selbst jedoch als Kochmaat 50 Gulden erworben, von denen er vor der Rückreise nach Föhr einen Teil zum Einkauf von 4 Stück Stapelkäse verwandte. „Diesen Winter hatten wir Gottlob wieder satt Brodt und Käse dazu, aber täglich nichts als gelbe Erbsen in Wasser gekocht ohne Speck oder Fleisch"; S. 36.

[3]) Hansen S. 134.

selben 44 Häuser; etwa ein Jahrhundert später hatte sich die Zahl mehr als verdreifacht."[1]) Dasselbe gilt von Föhr. Allein im Kirchspiel St. Laurentius stieg die Einwohnerzahl von 1093 im Jahre 1678 auf 1436 in 1722 und 1695 in 1769[2]), und dem entsprach ein wachsender Wohlstand: „Der Walfischfang brachte uns einen mäßigen, aber ziemlich allgemein verbreiteten Wohlstand; von den Kommandeurs wurden nur wenige reich[3]), die mehresten wohlhabend, und nebenbei verdiente ein großer Teil Seeleute, die unter dem Namen von Schiffsoffizieren mitfuhren, in guten Jahren so viel, daß sie für ihr Alter erübrigen konnten. . . . Die vormalige schöne Zeit wird nie wiederkommen, als nach manchen glücklichen Jahren beim Walfischfange ganze Reihen Häuser aufgebauet wurden."[4]) Ja, so viel trug die Grönlandfahrt ein, „daß die Föhringer den Bauern in der Wiedingharde viel Geld leihen konnten."[5]) Recht verstehen wird man die Bedeutung der Grönlandfahrt vor allem, wenn man hört, daß damals, „dem Jüngling seine Gesundheit und Geschicklichkeit hinreichende Hypothek war und Nachbarn und Freunde wetteiferten, ihm das benötigte Geld vorzuschießen, um seine Haushaltung anzufangen. Wahrlich, die Beweise vormaliger Treuherzigkeit und Ehrlichkeit sind höchst interessant. So konnte eine Witwe auf den Kredit ihrer Knaben Geld und Unterstützung

---

[1]) E. Jb. XIV, S. 317.

[2]) Nerong S. 28.

[3]) Eines dieser reichgewordenen Kommandeure sei hier gedacht, des Föhringers Matthias Peters, der wegen seiner außerordentlichen Erfolge der „glückliche Matthies" genannt wurde. Er war schon wenige Jahre nach dem Beginn seiner Grönlandfahrten vermögend und konnte schließlich die Schiffe, die er führte, zum Teil sein eigen nennen. Die interessante Inschrift auf seinem Grabstein berichtet von ihm: „Matthias Petersen nat. Oltsumi d. 24. dec. 1632, denat. d. 16. Sept. 1706, rei nauticae in Gronlandiam peritissimus, ubi incredibili successu 373 balaenas cepit, ut inde omnium suffragio nomen FELJCJS adeptus sit"; Chronik d. Fam. Matthiessen in Zs. d. Ges. f. Schlesw.-Holst. Gesch. 34. Bd., Kiel 1904, S. 133 u. 135.

[4]) Posselt S. 4 f.

[5]) Nerong S. 27.

finden; selbst die Kinder in der Wiege wurden vom Ausleiher nicht verachtet; die Landsleute hatten sie zu Bürgen für ihre Eltern gemacht, und selten trat der Fall ein, daß sie sich dieser Bürgschaft entzogen."

Aber nicht nur in ökonomischer Beziehung, auch in anderer Hinsicht übte die Grönlandfahrt den allergünstigsten Einfluß auf die Inselfriesen aus. So schreibt z. B. Peters, der Föhringer Chronist: „Das Zusammenleben im Winter, die Abwesenheit so vieler Angehörigen im Sommer, der Umstand, daß die Knaben von früher Jugend an mit auf die See genommen und da gleichsam erzogen wurden; die Einfachheit der Sitten und die sparsame Lebensweise, die so manches Übel entfernt hält, und die Achtung, die denen zuteil wurde, welche sich durch Tüchtigkeit im Dienst und Rechtschaffenheit im Betragen auszeichneten; dies alles wirkte mächtig und vorteilhaft auf den Charakter der hiesigen Bewohner. Liebe zur Heimat und Anhänglichkeit an die Angehörigen, also die engste Teilnahme an dem Wohl und Wehe der neben ihnen wohnenden Mitmenschen, war die erste Folge, das Streben nach Tüchtigkeit in allen Geschäften, welche zum Dienst erfordert wurden, die zweite, und ein hoher Grad von Rechtschaffenheit, Treue und Entschlossenheit die dritte, weil nur dadurch der Verdienst und das Fortkommen der Heranwachsenden gesichert werden konnte[1]).

Die Sylter schildert ihr Pastor Flor: „Jedermann strebt durchgehends seinen Nachbarn gerecht zu werden und schämt sich des Bettelns . . . Gegen Arme sind sie freigebig, und nach zurückgelegter Reise sendet ein jeder nach seinem Verdienst an die Hausarmen, Witwen und Waisen. Zur Kirche kommen sie sehr fleißig, gute, erbauliche Bücher findet man zur Genüge fast in einem jeden Hause. Dieselben sind sparsam, nüchtern und sittsam; die meisten sind fleissig, indem sie nach ihrer Zuhausekunft ihre häuslichen Geschäfte abwarten, mit Schuhflicken, Kleidermachen sich beschäftigen, Aale und kleine Schollen zu

---

[1] Zit. bei Nerong S. 27.

fangen trachten und sonst ihre Steuermannskunde[1]) vollkommen zu erlernen sich befleißigen.“[2])

Die Verhältnisse änderten sich, als mit dem sich neigenden 18. Jahrhundert der Walfischfang der Holländer, der einen großen Teil der Inselfriesen beschäftigt hatte, schnell abnahm und in den achtziger Jahren so gut wie gänzlich aufhörte, überdies die deutsche Grönlandfahrt beständig zurückging und die Inselfriesen sich mehr und mehr der aufblühenden Handelsfahrt zuwandten. Während bei der Grönlandfahrt alle männlichen Kräfte Verwendung finden konnten, selbst alte Leute, war dies bei der Handelsschiffahrt nicht der Fall, vielmehr wurde man für diesen Dienst frühzeitig alt. So wurde ein beträchtlicher Teil der männlichen Bevölkerung brotlos. Es kam noch hinzu, daß der Verdienst hinter dem der Grönlandfahrer zurückblieb. Zwar wurden die Kapitäne der Handelsschiffe häufig reich, aber Steuerleute konnten nur bei ökonomischer Wirtschaft erübrigen, und Matrosen hatten so eben das tägliche Brot für sich und die Ihrigen[3]). Das war, wie oben ausgeführt, bei der Grönlandfahrt anders. Noch verderblichere Folgen hatte der Übergang zur Handelsfahrt in anderer Hinsicht: „Der Walfischfang erhielt uns Einfalt und Unschuld der Sitten. In Grönland gibt es keine Gelegenheit zu Verführungen und Ausschweifungen; selbst die Handelsplätze Hamburg und Amsterdam, von welchen sie aussegeln, lernten viele kaum kennen. Sie landeten auf ihre Schiffe und traten wieder in die kleinen Schiffe, die bei ihrer Rückkehr bereit lagen, um sie eilend nach Hause zu fahren. Jetzt kehrt so mancher Seemann von seinen ausländischen Reisen säumend, voll Ekel vor der Einfalt seines Vaterlandes, bekannt mit den Torheiten, den Lastern der großen Seestädte zu den Seinigen zurück. Von nun an muß die Bevölkerung abnehmen . . . Vieljährige Seereisen trennen den Seemann in seinen besten Jahren von Weib und Kindern. Witwen und Waisen mehren sich

[1] Hierüber ist bereits oben das Nötige gesagt.

[2]) Zit. bei Hansen S. 180.

[3]) Posselt S. 4.

unglaublich, da die nie ruhende Schiffahrt so manchen Hausvater den Herbst- und Winterstürmen aussetzt."[1])

In der Tat ging die Zahl der Bevölkerung und dementsprechend die der seetüchtigen Männer rasch zurück. Auf Föhr z. B. zählte man 1769, dem Jahr der höchsten Einwohnerzahl, nämlich 6146, ca. 1600 Seefahrer, auf Sylt in demselben Jahre 700 bei 2814 Einw.; 1780: auf Föhr 1500, auf Sylt fast 600; 1792: auf Föhr reichlich 1000, auf Sylt 378. Diese Zahlen beweisen, daß die wiedergegebenen Befürchtungen Posselts nur zu berechtigt waren. Die napoleonischen Kriege beschleunigten dann den Niedergang. Die Handelsschiffahrt ruhte gänzlich, und die wenigen Grönlandfahrer — aus sämtlichen deutschen Häfen in günstigen Jahren etwa ein Dutzend! — deren Ausrüstung von dem französischen Diktator gestattet, deren Aus- und Einlaufen von den britischen Blokadeflotten nicht ernstlich behelligt wurde, waren naturgemäß nicht entfernt imstande, alle Hände zu beschäftigen. Erst nach 1814 wurde es etwas besser. Die deutsche Grönlandfahrt erlebte noch einen kurzen, bescheidenen Aufstieg, und viele Amrumer und Föhringer blieben ihr treu. Im Jahre 1820 gab es auf Föhr vier grönländische Kommandeure, deren Zahl sich in den nächsten Jahren noch erhöhte. Doch konnte nichts darüber hinwegtäuschen, daß der Grönlandfahrt und somit dem seit einem Vierteljahrtausend vererbten Berufe der Inselfriesen die Todesstunde geschlagen hatte.

b) Die Männer von der Niederweser.

An Bedeutung den Inselfriesen am nächsten kamen die Männer von der Unterwesergegend. Insbesondere die oldenburgische Geest, das Stedingerland, das Amt Delmenhorst und die Umgegend von Vegesack — das sind die Orte Ganderkesee und Altenesch; Hasenbüren, Mittelsbüren, Niederbüren, Lesumbrook, Schönebek[2]) usw. — stellte eine beträchtliche Anzahl tüchtiger Kräfte. Sie lieferten den größten Teil der Besatzungen — vor

---

[1]) Ebd. S. 5 f.; Posselt schreibt 1795!

[2]) Lindeman S. 35 f.

allem auch die Kommandeure und Offiziere — für die bremischen, später auch für die hannöverschen und oldenburgischen Grönlandfahrer und machten so die Insel- und Halligfriesen, die auf den von Elbhäfen ausgerüsteten Schiffen dominierten, entbehrlich. Ja, ein erheblicher Überschuß an geübten Walfischfängern und Robbenschlägern ging, wie die Friesen, alljährlich nach Holland und vermehrte so den Anteil der Deutschen auf den dort ausgerüsteten Fangschiffen um ein Erkleckliches.

c) Die Leute von den Elbmarschen.

Auch für die von Elbhäfen ausgehenden Grönlandfahrer stellten naturgemäß diese selbst sowie die umgebenden Ortschaften einen Teil der Besatzungen. Jedoch waren hier, wie bemerkt, die Offizierstellen fast sämtlich den Friesen vorbehalten, wenigstens das erste Jahrhundert hindurch. Später, in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts, als sich die Inselfriesen zum Teil der Handelsschiffahrt zuwandten, die Bewohner der Elbmarschen sich in höherem Maße der Grönlandfahrt widmeten, war das Verhältnis etwas verschoben worden. So lehrt ein aus dem Jahre 1781 stammendes Schriftstück[1]), daß für die hamburgische Grönlandfahrt dieses Jahres Offiziere nicht nur von den friesischen Inseln, sondern auch aus den Elborten Elmshorn, Altona, Ottensen, Hetelingen, Neumühlen, Haselau, Haseldorp in Aussicht genommen waren. Für die von Glückstadt ausgehenden Schiffe dürften diese Orte noch mehr in Betracht gekommen sein. In diesen Bezirken hatten sich mit der Zeit beträchtliche und wohltätige Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Schiffahrt herausgebildet, von denen ein Schriftstück aus dem Jahre 1771 willkommene Kunde gibt. Darin heißt es von einem in Kolmar bei Glückstadt ausgerüsteten Grönlandfahrer: „Meine Commandeur und sonstige Schiffsleute sind besonders einländische Unterthanen und letztere solche Leute, die Houerlinge sind, für Taglohn arbeiten, im Frühjahr wenn der Landmann für selbige keine oder wenige Arbeit hat, zu Schiffe von

[1] St. A. H.

mir engagiret werden und bey gewöhnlicher Retour von Grönland nachhero bey dem Landmann in der Erndte dienen und den Winter über dräschen. Durch diese Einrichtung gewinnen die ordinairen Leute, und dem Landmann werden durch diesen Betrieb des Commercii die Arbeiter nicht entzogen. Auf solche Art ist man im Stande, die Ausrüstung wohlfeiler, wie sonst geschiehet, zu thun, weil ein ordentlicher Matrose, der das ganze Jahr mit den Seinigen von dem Verdienst einer solchen Reise leben soll, weit mehr Heuer haben muß."[1]) Und diese Verhältnisse erhielten sich bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein. „Aus dem Steinburger Verein wird erzählt: Bis 1860 bestand eine enge Verbindung [der Landwirtschaft] mit der Walfischfängerei, welche in den Marschen einen großen Teil der Landarbeiter vom Ende Februar bis Ende Juni beschäftigte[2]). So waren reichlich Arbeiter vorhanden für die Ernte und die winterliche Drescharbeit, wohingegen im Frühling und Vorsommer die Landwirtschaft diese Kräfte gut entbehren konnte . . . Für einen Teil der Arbeiter trat dann [nach Aufhören der Grönlandfahrten] der Störfang in der Elbe an die Stelle des Walfischfanges."[3])

---

[1]) St. A. Sch.

[2]) Die Zeitangaben deuten mehr auf den Robbenschlag als auf den Walfischfang, von dem eine vier bis sechs Wochen spätere Rückkehr die Regel war.

[3]) Zitiert in: Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter II. Bd. 1. Abt., Leipzig 1903, S. 295. Auch Detlefsen, Geschichte der Elbmarschen II, Glückstadt 1892, S. 294, äußert sich hierzu: „Nicht bloß Bürger der Stadt [Glückstadt], sondern auch Bauern der Umgegend scheinen sich an dem Betriebe der Grönlandfahrt beteiligt zu haben; war es doch kaum anders möglich, als daß die Elbmarschen mit ihren Hafenplätzen sich auch der Schiffahrt zuwenden mußten. Leider sind die Nachrichten darüber allzu dürftig, aber darf man aus den Verhältnissen des 19. Jh. einen Rückschluß auf die des vorhergehenden machen, so ist es durchaus wahrscheinlich, daß die Mannschaft der hiesigen Grönlandfahrer meist aus der ländlichen Bevölkerung der Marschdörfer stammte".

d) Leute aus dem Binnenlande.

Aber nicht nur die vor allem dazu berufene „Waterkant“ unseres Vaterlandes lieferte Bemannung für die Grönlandfahrer, auch das deutsche Binnenland sandte seine Söhne in den Kampf gegen Eisberge und Meerungetüme. Insbesondere scheint Westfalen eine nicht unerhebliche Rolle hierbei gespielt zu haben. Es wäre sehr interessant, Näheres über den Anteil des Binnenlandes an diesem einst so beträchtlichen Zweige der Seefahrt feststellen zu können, leider sind aber die Nachrichten darüber äußerst dürftig. Sofern sie Binnenländer in größerer Zahl auf einem Schiffe nennen, mögen sie hier folgen. Zunächst: J. J. Eschels berichtet für das Jahr 1771: „Wir fuhren nämlich für ein Comptoir in Amsterdam, dessen Inhaber der römisch-katholischen Religion zugetan war, und viele katholische Matrosen aus Münsterland fuhren mit uns auf dem Schiffe. Auch wurde ihnen zu Gefallen am Freitage und Sonnabend kein Fleisch oder Speck, sondern Stockfisch gekocht.“ Mehr verrät uns die in dem Schiffsjournal vom Jahre 1786 des Kommandeurs Marten Mooy aus Amsterdam wiedergegebene Musterrolle, in der aufgeführt wurden aus Osnabrück: Jan Boekwinkel, Christian Stooper, Gerrit Boekwinkel; aus Münsterland: Barent Hulskamp; von Pruysminne (Preußisch Minden) Frans Smit, Coenrad Denike, Joh. Fürstenhof; aus Hessen (der Gegend von Rinteln): Willem Kulling[1]). Noch tiefer ins Binnenland hinein führen uns die Angaben des bereits genannten F. G. Köhler, der 1801 seine erste und letzte Grönlandreise machte. Köhler, der die Friesen „Jütländer“ nennt und sie offenbar nicht zu den Deutschen rechnet, erzählt nämlich:[2]) „Wir Deutsche hielten immer treu zusammen und lebten sehr brüderlich . . . Es waren unser fünf, der Schiffs-Wundarzt, der Sohn eines Predigers aus der Gegend von Stendal, zwei Seiler aus Pest und aus Halberstadt, ein Fleischer aus Erfurt und ich“ (ebenfalls Seiler, aus Pirna stammend). Während das Zusammenkommen so vieler binnenlän-

---

[1]) E. Jb. XIV, S. 319.

[2]) Zit. bei Lindeman S. 63.

discher Handwerksleute in diesem letzten Falle als vereinzelt angenommen werden muß[1]), scheint Westfalen regelmäßig eine Anzahl Grönlandfahrer — und gewiß nicht nur für holländische Schiffe — gestellt zu haben, und es liegt nahe, wie es geschehen ist[2]), die „Lippsker" (Westfalen, namentlich aus Lippe-Detmold und vom Steinhuder Meer), die heutzutage unter der Bemannung der Heringslogger zu finden sind, zum Vergleich heranzuziehen.

7. Das Leben an Bord.

Vor der Abreise mußten die Leute sämtlich Treue schwören und versprechen, das Schiff nicht zu verlassen, „so lange Kiel, Steng, Stag, Mast und Wand noch steht." Dann empfingen sie (z. B. von Hamburger Schiffen wird dies berichtet) das hl. Abendmahl und wurden vom Prediger eingesegnet. Alsdann lichtete man, wenn der Wind günstig war, die Anker und segelte mit lautem Hurra hinaus, der Mitternachtssonne entgegen. Die Hinfahrt verging, wie bereits oben ausgeführt, unter Vorbereitungen für den späteren Fang. Die Fanggeräte wurden in Ordnung gebracht, die Mannschaften in die verschiedenen Schaluppen verteilt und für die bevorstehende Reise einexerziert. Der Tag war in sechs Wachen (zu vier Stunden oder acht Glasen), die Mannschaft in drei Wachtabteilungen eingeteilt, so daß also auf jeden einzelnen zwei Wachen mit dazwischenliegender achtstündiger Ruhezeit entfielen.

Das Tagewerk nahm seinen Anfang mit einem Gebete, das überhaupt eine große Rolle spielte. „Bey der Morgenwache wurde Gott für den während der Nacht verliehenen Schutz gedankt und deshalb ein Lied angestimmt"; abends vereinigte

---

[1]) Köhler betont ausdrücklich: „Mein Sinn stand gerade nicht dahin [nämlich nach Grönland], aber auf Zureden einiger junger Leute von meinem Handwerke, die auch zum ersten Mal die Reise dahin machten und die Gefahren und Beschwerden solcher Fahrten so wenig als ich kannten, entschloß ich mich, das tolle Abenteuer zu wagen und als Matrose nach Grönland zu gehen"; ebd.

[2]) E. Jb. XIV, S. 317.

man sich abermals zu einer kurzen Andacht. Der Sonntag wurde noch durch eine besondere Betstunde und eine Predigt gefeiert, die vom Steuermann verlesen wurde. Wer beim Gebet oder Gottesdienst fehlte, wurde vom „Chirurgus“ notiert und in eine Geldstrafe genommen, die den Armen zugute kam. Doch wurden diese ernsten Versammlungen in der Fangzeit nicht selten gestört. Christian Bulle berichtet, daß dies an einem Sonntage und dem darauffalgenden Montage bei sämtlichen Andachten der Fall war. „Sontag im letzten Verß des Morgengebets, lieff das Volck häuffig hinauf, weil die Wacht einen Fisch blasen sahe.“ . . . „Dito Vormittag mitten im Gesange war es wieder so; liessen das singen bleiben und hatten Jagt auff 2 Nordt Kapers . . . „Gegen Abend, da die Glocke zum Gebeth geläutet hatte, liessen sie das Gebeth so lange stehen und hatten wieder Jacht“ usw.

Der Küchenzettel war fest bestimmt. Auf einem Grönlandfahrer war er so eintönig wie auf dem anderen. Auf der „Grönland“ war er z. B. folgender: „Jeden Morgen um vier Uhr gab es grobe Graupen mit etwas Butter zum Frühstück. Die Mittagsmahlzeiten boten weder Abwechslung noch Leckerbissen dar: Sonntags graue Erbsen mit Pökelfleisch; Montags gelbe Erbsen mit Stockfisch; Dienstags graue Erbsen und Fleisch; Mittwochs gelbe Erbsen und Stockfisch; Donnerstags ebenso; Freitags graue Erbsen und Fleisch; Sonnabends gelbe Erbsen und Stockfisch, und so wechselten die leidigen grauen und gelben Erbsen eine Woche wie die andere. Nur ein paar Mal gab es weiße Bohnen und zweimal Sauerkraut.“[1]) Dieses ewige Einerlei gab manchem Veranlassung, es einmal mit Walfischfleisch zu versuchen. Martens[2]) erzählt darüber: „Wenn wir vom Walfische geniessen wollen, schneiden wir grosse Stücke, da er viereckt vor dem Schwantz ist, und kochens wie ander Fleisch. Rindfleisch halte ich aber viel besser als von Wallfischen. Ehe einer aber todt hungern solte, wolte ich rathen, Wallfischfleisch zu essen, seynd doch unsere Leute nicht davon gestorben, und die Franschen

[1]) Lindeman S. 63.
[2]) S. 105.

essens fast täglich, werffens auch zu Zeiten auff die Fässer, da es ſchwartz wird, und geniessens doch.“ Ähnlich äußert sich Kommandeur J. J. Janssen; seine Leute, die allerdings durch die Not gezwungen wurden, Walfischfleisch zu essen, waren „bei dieser Kost sowohl vergnügt, als nur immer bei der gewöhnlichen Schiffskost.“ Auch Möven, deren man leicht in großer Zahl habhaft werden konnte, wurden gelegentlich gegessen. Christian Bulle urteilte zwar, als ihnen der Koch eine Schüssel Mövenfleisch vorsetzte, daß dies „unserm Volcke übel gefallen thäte,“ aber darauf ist, wie mir scheint, wenig zu geben, da er oft über das Essen klagt; selbst Bärenfleisch fand keine Gnade vor seinen Augen, denn es schmeckte ihm „grimmiglich wie ein Bähr.“ Dagegen sagte ihm ein anderes ungewöhnliches Gericht mehr zu, nämlich Robbenherz, „welches mit der Leber und Lunge guth ist zu essen.“ Gingen die Schiffe — was das ganze 17. Jahrhundert fast regelmäßig und auch im 18. noch häufig geschah — für ein paar Tage in einer Bai, besonders gern der Südbai Spitzbergens vor Anker, so wurden die Grönlandfahrer meistens durch einige Leckerbissen für ihre sonstige frugale Kost entschädigt. Da gab es unzählige fette Bergenten, die sich leicht erlegen ließen; ungeheure Mengen von Vogeleiern, die „zu einer guten Erfrischung ins Warmbier und auf Butter geschlagen dienten und roh in Mengen mitgenommen wurden.“[1]) Auch Renntiere wurden dort geschossen, die ziemlich zahm waren; „wenn man aber zu sehr unter sie feuerte, und durch Jagdhunde (wie einige Engländer, die dort mit uns jagten, thaten und sich dadurch bey den unsern sehr verhaßt machten) verscheuchte, so werden sie äußerst schüchtern und begeben sich in die Berge, wo man ihnen alsdann nicht mehr beykommen kann[2]). Vor allem aber fand man am Lande den „grönländischen Salat“, ein vortreffliches Mittel gegen den Skorbut, wovon später noch die Rede sein soll.

Als Getränk erhielt die Mannschaft Bier; Branntwein nur

---

[1]) Reise nach dem Nordpol S. 27.

[2]) Ebd. S. 29.

in besonderen Fällen, namentlich nach einer glücklichen Jagd oder nach der anstrengenden Arbeit des Flensens und Abmachens. Das Hauptgetränk bildete Kaffee und Tee, womit sich jeder selbst versorgte. Heißes Wasser mußte immer vorhanden sein, und wer durchfroren von der Wache kam, konnte sich alsbald mit einem erwärmenden Trunke laben.

Im übrigen wissen wir kaum etwas über das Leben an Bord. Einige wenige, aber sehr interessante Nachrichten verdanken wir dem schätzenswerten Reiseberichte des Sachsen Köhler, dessen Angaben wohl nicht ohne einige Vorsicht aufzunehmen sind, jedoch hier nicht übergangen werden sollen.

Daß der Umgangston auf Schiffen niemals ein besonders höflicher war und sein kann, ist bekannt. Trotzdem darf man einen Vorgang, den K. berichtet, gewiß nicht ohne weiteres verallgemeinern. Er erzählt nämlich, der Steuermann habe im Wortwechsel mit einem angetrunkenen Matrosen diesen so derbe mit der Faust ins Gesicht geschlagen, daß er ihm mit dem großen Messingringe, den er am Finger trug, eine große Wunde beibrachte. Von mannigfaltigen Ge- und Verboten, die durch harte, Strafen eingeschärft wurden, weiß K. zu berichten. So war Kartenspielen und Tabakrauchen aufs strengste untersagt. Was das Tabakrauchen betrifft, so war es keineswegs auf allen Grönlandfahrern verboten, in anderen Quellen wird es sogar ausdrücklich bezeugt[1]).

---

[1]) In einer Schiffs-„ordinantz“ heißt es, keiner solle „toback trincken auszer dem ortt, so der commandeur dazu ordinieren wird“; in der „Reise nach dem Nordpol“ wird Tabak als ein notwendiger Ausrüstungsgegenstand bezeichnet, in dem man einen Teil des Handgeldes oder Vorschusses anlegte. Der Kommandeur J. J. Janssen, der mit seinem (hamburgischen) Schiffe lange Monate im Eise besetzt blieb und eine bemerkenswerte Schilderung dieser Schreckenszeit gibt, belehrt uns darüber, wie stark — in Anbetracht des verwendeten „Stoffes“ kann man wohl sagen leidenschaftlich — dem Rauchen auf Grönlandfahrern gehuldigt wurde. In dem Bericht heißt es nämlich: „Es fehlte an Tabak und man rauchte die Rinde, welche von den Reifen oder Tonnenbändern abgeschält wurde!“

Auf der „Grönland", die Köhler ins Eismeer führte, waren Hiebe mit dem Tauende als Strafe an der Tagesordnung. Er erzählt: „Ehe jemand zum Essen kam, mußte bewiesen werden, daß er den Mund ausgespült, Gesicht und Hände gewaschen hatte; wer diese Vorschrift nicht befolgte, erhielt drei Hiebe mit einem Tauende. Jeder ohne Unterschied mußte alle acht Stunden unter die große Luke treten und das Hemd ausziehen, um nachzusehen, ob sich Ungeziefer eingenistet habe. Bei heftiger Kälte war dies ein böses Stück Arbeit. Diebstahl, besonders Entwendung eines Kleidungsstückes, wurde sehr hart mit Hieben bestraft." Eine Art Spießrutenlaufen wurde an einem Schiffsgenossen vollstreckt, der sich bei nächtlicher stürmischer Witterung nicht am Reffen der Segel beteiligt und während dieser Arbeit verborgen gehalten hatte. Einer von der Mannschaft entdeckte ihn, „zog ihn bei den Haaren hervor, nahm das Stagtau — ein Tau, das vom großen Mast von oben her nach dem vorderen Mast führt — zwischen die Beine, und indem er den Kerl schwebend hielt, fuhr er hinunter mit ihm ins Meer. Überdies erhielt er von Jedem drei Hiebe mit einem Endtau. Das war die Strafe für das Verstecken."

Während der acht Stunden, die jeder Wache folgten, konnten sich die Leute — wenn eben nicht gejagt, geflenst, abgemacht wurde oder stürmisches Wetter war, — nach ihrem Gutdünken beschäftigen; doch durfte niemand, der nicht die Wache hatte, zum Zeitvertreib aufs Deck gehen. Von den Borkumer Grönlandfahrern wird berichtet, daß sie sich in ihren Mußestunden mit Schnitzen beschäftigten und ihren Angehörigen Bänke, Truhen, Plättbretter usw. mit nach Hause brachten[1]). Auch an gemeinsamer, vergnüglicher Kurzweil gebrach es nicht immer. Köhler erzählt: „Ich habe selbst in jenen rauhen Gegenden, wenn wir hinterm Wind an ein Eisfeld gelegt hatten, so manchen frohen Tag gehabt. Bei solchen Gelegenheiten erlaubte der Kapitän dem Schiffsvolk allerlei Leibesübungen, wo wir Deutsche dann den Jütländern manchen Possen spielten, und es war eine Lust, wenn wir dabei über diejenigen, die uns zu befehlen hatten,

[1]) Scherz S. 10 f.

Meister werden konnten. Wenn es zuweilen gar nicht damit gehen wollte und alles still und niedergeschlagen war, kam er wohl zu mir und sagte: ‚Mien hochtütsker, mack man eng betjen dum tüg, dat de Lühde lustig wehren‘. — Er spielte selbst auch oft mit, und ehe er sich's versah, war er angeräuchert, so gut als der Gemeinste, und ging dann lachend davon.“ Auch manch anderer Kommandeur pflegte mit einem Teile seiner Leute aufs Eis zu gehen und Ball oder sonstige muntere Spiele mit ihnen zu treiben, um sie frisch und regsam zu erhalten.

Ein besonderer Brauch war den Walfischfängerschiffen eigentümlich. Wenn zwei solche Fahrzeuge einander begegneten, so riefen sie sich jeder die Zahl der gefangenen Fische zu, oder wenn das nicht anging, gab man durch Zeichen mit dem Hute, einem Besen oder einer Stange die gewünschte Auskunft. Während nun andere Berichterstatter, wie Bulle und Martens, es für ausgemacht hielten, daß jeder ein paar mehr anzeigte als der erste, auch wenn er gar keine gefangen hatte, stellt Köhler diese Übertreibung als eine vor allem den Engländern eigene Gewohnheit hin, worin übrigens Posselt mit ihm übereinzustimmen scheint. Er sagt: „Bei solchen Gelegenheiten habe ich oft den Stolz der Engländer bemerken können. Jedes englische Schiff wartet, bis das vorüberfahrende Schiff die Zahl seiner Fische angegeben hat, und gibt dann immer ein paar mehr an, als jenes. Als ich eines Tages selbst auf dem Verdeck stand, um das Zeichen zu geben, befahl mir der Kapitän, 10 anzuzeigen, und setzte hinzu, der Engländer werde gewiß 11 oder 12 angeben. Und er hatte Recht.“ Nicht selten besuchten übrigens die Kommandeure einander und tauschten ihre Wahrnehmungen aus, wie sie das Eis gelagert oder wo sie Walfische oder Robben gesehen hätten.

8. Gesundheitszustand und Tüchtigkeit.

Der Gefahren, die den Grönlandfahrern im Kampfe mit dem Eise und bei ihren Jagden erwuchsen, ist bereits oben ausführlich gedacht worden. Es bleibt noch übrig, auf einen tückischen Feind hinzuweisen, der so manchen braven Seemann gefällt hat,

den Scharbock oder Skorbut, den man wohl mit Fug die Berufskrankheit der Grönlandfahrer nennen kann. Über diese furchtbare Geißel der Polarfahrer äußert sich Posselt in bemerkenswerter Weise:[1] „Der beständige Genuß gesalzener und trokkener Speisen, das lange Entbehren frischer Lebensmittel, zumal aus dem Pflanzenreiche, ist es nicht allein, was auf den Grönlandfahrern, sowie auf allen andern Schiffen, die lange Reisen machen, diese Krankheit erzeugt. Zu viel Ruhe und Untätigkeit, Schlafen und Müssiggehen trägt bekanntlich seinen großen Teil dazu bei, das skorbutische Gift zu entwickeln, und das können die Leute in Grönland in reichem Maße haben. Die Arbeiten, die erforderlich sind, um ein Schiff zu füllen, lassen sich in einer Woche vollenden. Die übrige Zeit verbringen sie mit trägem Wachehalten in den Schaluppen, mit Essen und Schlafen. Daher äußert sich der Skorbut am ersten auf solchen Schiffen, die vom Eise besetzt sind, wo die Mannschaft also ganz in Untätigkeit versinkt. Diesen ist zudem ganz unmöglich, sich dem Lande zu nähern und das wohltätige Löffelkraut zu sammeln, welches ohnehin durch die Lage des Eises leicht unzugänglich werden kann. Nebenher kann man aus diesem Umstande schließen, daß der Walfischfang durchaus nicht die Schule der Seeleute genannt werden kann.“

Zweifellos enthalten diese Ausführungen manches Richtige, daneben aber starke Übertreibungen. Wenn gesagt wird, eine volle Ladung zu bekommen, erfordere die Arbeit nur einer einzigen Woche, während der ganzen übrigen Zeit werde geschlafen und gegessen, so kann dem gar nicht scharf genug widersprochen werden. Gewiß bestand die Möglichkeit für ein Schiff, binnen einer Woche seine volle Ladung zu erhalten, und bei der Erörterung des Walfischfanges ist dies ausdrücklich betont worden, aber das war ein ganz außerordentliches Glück, ein seltener Ausnahmefall. Viel häufiger, ja durchaus die Regel war es, daß die Fische in längeren Zwischenräumen gefangen wurden, und wie oft kam es vor, daß die Fahrzeuge ganz leer nach Hause zurückkehrten! Die Besatzungen dieser Schiffe also

[1]) S. 33.

hätten dann nach Posselt die ganze Sommerzeit nur mit „trägem Wachehalten, Essen und Schlafen“ totgeschlagen! Wo bleiben da die aufreibenden, mühevollen, unablässig sich erneuernden Kämpfe mit dem Eise, wenn sie z. B. das Schiff durch Rudern weiterbugsieren oder mittels Taue von Eisberg zu Eisberg ziehen, eine Bucht ins Eis sägen mußten und so fort; wo die vielleicht nach Dutzenden zählenden Jagden, die doch auch eine Arbeit sind! Was die Grönlandfahrer an unfruchtbarer Arbeit leisten mußten, erfährt man, wenn man z. B. nur ein paar Seiten des von Christian Bulle geführten Tagebuches liest. Eine kleine Probe[1]): Am 1. Juni wurden sie zunächst zum Robbenschlagen alarmiert und hatten dann zum ersten Male Jagd auf einen Walfisch. Jedoch vergeblich. Am 2. Juni zunächst dreimal Walfischjagd; wieder umsonst, was den Schreiber zu dem Seufzer veranlaßt „Solche Mühe kostet es, ehe man einen Fisch bekompt!“ An demselben Tage noch zweimal ohne Erfolg; „die Zeit war noch nicht gekommen.“ Das wäre wohl Arbeit genug gewesen für einen Tag, aber weit gefehlt; in der Zwischenzeit hatten sie alle Mühe, das Schiff „regieren“ zu helfen und es vor Zusammenstößen mit dem Eise zu bewahren. Am 3. Juni gab es zunächst wieder eine Fehljagd; „mußten uns solches gefallen lassen“, bescheidet sich der Führer des Tagebuches. Darauf durften sie rasten, aber nur eine kurze Weile. „Die Ruhe war uns süsse; hatten aber nicht lange geschlaffen, da erscholl von der Wache wiederumb das Wort „Fall! Fall!“, und nun „endlich kam die Zeit, daß Gott den großen Creaturen thät gebiethen, daß sie sich von uns kleinen Creaturen musten erstechen und tödten lassen.“ In dieser eben geschilderten Art fährt das Buch dann fort mit den vergeblichen Jagden. Und wie lange konnten diese sich hinziehen! Dem nicht unmöglichen Zustandekommen einer vollen Ladung in einer Woche, das Posselt ins Feld führt, lassen sich Fehljagden wie die in einem früheren Abschnitte mitgeteilte gegenüber stellen, die von dem berühmten englischen Walfischfänger Scoresby selbst mitgemacht worden ist und nicht weniger als 46 Stunden gedauert hat.

[1]) S. 6 f.

Durch das soeben Gesagte dürften wohl die Ausführungen Posselts klar widerlegt sein. Hieraus ergibt sich dann aber, daß die von ihm daraus gezogene Schlußfolgerung „daß der Walfischfang durchaus nicht die Schule der Seeleute genannt werden kann“ — eine Behauptung, die den Erfahrungen von Jahrhunderten ins Gesicht schlägt — haltlos zusammenbrechen muß, weil ihr die Voraussetzungen entzogen sind.

Also an Arbeit fehlte es den Grönlandfahrern wahrlich nicht, sofern die Schiffe nicht derartig vom Eise besetzt wurden, daß sie unbeweglich fest lagen. Traf sie dieses Mißgeschick für längere Zeit, dann rückte die Gefahr des Skorbuts allerdings bedrohlich näher, denn Untätigkeit leistet dieser Krankheit ungemein Vorschub. Aber es war ja jedem unbenommen, sich Bewegung zu machen, sich nach Kräften zu regen. Wer dem Scharbock verfiel, trug meist selbst die Schuld daran. Schon Martens wußte das ganz genau: „Faullentzer bekommen auff der Reise Scharbock; die aber frisch in die Lufft und Wind gehen, schadet die Kälte nicht, und die Glieder werden bewegt.“[1]).

Das beste Mittel gegen den Skorbut ist der „grönländische Salat“, eine Art Löffelkraut, das auf Spitzbergen reichlich vorhanden ist. Die Kranken essen ihn „rau wie er von der Klippen kompt“, und die Grönlandfahrer wissen ihn gar nicht genug zu rühmen; er sei „fett und süsse von Geschmack, besser in Erfrischung der Krancken dann eine Apothek“[2]), so daß Skorbutleidende, „die zuvor kein Brod beisen konnten, nach dem alsbaldigen Gebrauch desselben auch das härteste zu beisen im Stande waren.“ Anderen hat der Genuß des Blutes eines frisch erlegten Seehundes geholfen, noch andere haben durch das Essen von Walfischfleisch binnen wenigen Tagen ihre Gesundheit wieder erlangt[3]).

Die Krankheit hatte in den ersten Zeiten der Grönlandfahrt

---

[1]) S. 127.

[2]) Bulle S. 21.

[3]) Dies berichtet der bereits oben genannte J. J. Janssen, dessen Leute durch die Not gezwungen waren, gebratenen Walfischschwanz zu essen.

zahlreiche Opfer gefordert. Aber sie verlor mit der Zeit von ihren Schrecken. Die Grönlandfahrer schrieben dies vor allem dem Teetrinken zu, das sich bei ihnen sehr eingebürgert hatte, und sicherlich wird dieser Umstand seinen Teil dazu beigetragen haben. Wahrscheinlich aber war der Skorbut darum mehr und mehr zurückgegangen, weil einer der Hauptursachen des Übels immer kräftiger entgegengearbeitet wurde: indem man nämlich auch dann, wenn man Zeit dazu hatte, sich des „Faullenzens" — um mit Martens zu reden — enthielt, sich tüchtig umhertummelte und durch Ballspielen und andere der Kurzweil dienende Leibesübungen dem Körper die nötige Bewegung verschaffte.

Andere Krankheiten außer dem Scharbock waren — natürlich abgesehen von Unfällen — sehr selten. Nordenskiöld äußert sich darüber: „Im allgemeinen erkältet man sich auf Spitzbergen nicht, obwohl man sich fortwährend Temperaturveränderungen ausgesetzt sieht, welche in einem mehr südlichen Klima früher oder später die allerschlimmsten Folgen haben würden. Man darf daher dreist behaupten, daß ein gesünderes, für das Wohlbefinden des Körpers heilsameres Sommerklima als das Spitzbergens auf der Erde nicht mehr gefunden wird. Während der drei Sommer, in welchen die schwedischen Expeditionen diese Gegenden besucht haben, ist kein Fall von Katarrh, Diarrhoe, Fieber oder irgendeiner andern Krankheit auf den Schiffen der Expedition vorgekommen . . . Dazu kommt, daß . . . während etwa 40 Jahren kein einziger durch Krankheit verursachter Todesfall auf Spitzbergen stattgehabt hat . . . Den Grund für diese, in hygienischer Hinsicht so beispiellos günstigen Verhältnisse glauben wir in der Reinheit der Luft und dem Mangel an ansteckenden Krankheitsstoffen finden zu müssen . . . Wir würden uns deshalb nicht wundern, wenn die Ärzte einst ihre Kranken nach diesem hohen Norden schicken sollten, damit sie Gesundheit und neue Kräfte wiedererlangen."[1])

[1]) A. a. O. S. 432 f. In der Tat soll – Zeitungsberichten zufolge — ein Arzt, der an der Vorexpedition des Grafen Zeppelin im Sommer 1910 teilgenommen hat, zu dem Entschluß gekommen sein, ein Sanatorium für Lungenkranke daselbst zu errichten.

IX.

Das grönländische Recht.

Das Zusammentreffen so vieler Schiffe, die alle den gleichen Zweck verfolgten, alle demselben Wilde — das für einen jeden frei war — nachjagten, erheischte dringend die Aufstellung fester Grundsätze, denen unverbrüchlich von allen Beteiligten nachgelebt werden mußte. An solchen Bestimmungen, dem sogenannten „grönländischen Recht", hat es denn den Grönlandfahrern auch nicht gefehlt. Nach zwei Richtungen hin waren sie wirksam: die Jagd selbst in geordnete Bahnen zu lenken und das Hilfeleisten bei Unglücksfällen, das Bergen von Mannschaften, Schiffen, Gütern, nach allgemein verbindlichen Grundsätzen zu regeln.

So weit die Bestimmungen des grönländischen Rechts lediglich den Fang betrafen und feststellen, wem die Jagd auf einen lebenden bzw. der Anspruch auf einen toten Fisch zustehe, waren sie älter als die Grönlandfahrt selbst; sie waren von den Basken oder „Biskayern" übernommen worden. Jahrhunderte vor Beginn der Grönlandfahrten hatten diese ausgezeichneten Seeleute den Walfisch gejagt, waren sie den stets weiter von ihren heimatlichen Küsten sich entfernenden Tieren gefolgt bis hinauf nach Island. Sie waren damals die Walfischfänger, sie allein verstanden die Kunst, diese kostbare Beute zu erlegen. Als dann im Anfang des 17. Jahrunderts die Engländer und Holländer bei Spitzbergen dem riesigen Grönlandwal begegneten und daran gehen wollten, diese sich ihnen so unvermutet darbietenden Schätze des Meeres zu heben, waren sie selbst dazu nicht imstande. Biskaier waren es, die den ersten spitzbergischen

Walfisch erlegten, und Biskaier blieben die eigentlichen Fänger während der ersten Jahrzehnte des mehr und mehr in Blüte kommenden grönländischen Fischereibetriebes. Von ihren Lehrmeistern haben dann die Schüler nicht nur die gesamte Technik des oben ausführlich geschilderten Fanges, die dazu nötigen Geräte und Werkzeuge — zum Teil mit ihren baskischen Bezeichnungen, wie z. B. „Harpune“ — übernommen, sondern auch die Gebräuche und Gesetze, die bei ihnen im Laufe der Jahrhunderte erwachsen waren. Maßgebend blieben sie bis ins 18. Jahrhundert hinein in der Form, die ihnen von den während dieser Zeit die Grönlandfahrt beherrschenden Holländern[1]) gegeben und in der sie von den Deutschen — die Engländer schieden von etwa 1670—1725 fast völlig aus — anerkannt worden waren. Die wichtigsten Bestimmungen waren folgende:

a) Auf einen noch nicht harpunierten Wal durfte jeder Jagd machen. So wie eine der angreifenden Schaluppen den Fisch mit der Harpune getroffen hatte, an ihm „fest geworden“ war, mußten die Boote aller übrigen Schiffe von diesem Tiere ablassen. Mit dem Augenblicke, da eine Schaluppe „festschoß“, wurde eine kleine Flagge aufgerichtet, ein Zeichen, das sofort von dem zugehörigen Schiffe mit dem Aufhissen der größten Flagge beantwortet wurde, „zum Zeichen für die in der Nähe liegenden Schiffe, daß man an einem Walfische fest sei, an dem sich niemand vergreifen dürfe.“[2]). Riß die Harpune wieder aus — was öfter vorkam — so wurde der Fisch wieder ledig und für jeden jagdbar. Darauf wurde von den Booten anderer Schiffe scharf Obacht gegeben, um sofort ihrerseits die Harpune werfen und an dem Fisch fest werden zu können. Niemand durfte ihnen einen solchen Fang streitig machen. Selbst wenn „die ersten ihm beynahe den Todt ans Hertz gedrucket, . . . gehen die andern mit der Beute durch; die ersten aber müssen nachsehen.“[3]) Ebenso wurde der Fisch wieder frei, wenn eine

[1]) Durch ein weiter unten zu besprechendes Regiement von 1677.

[2]) Posselt S. 21.

[3]) Martens S. 117.

Schaluppe sich genötigt sah, die Harpunenleine zu kappen. Die bloße eiserne Harpune, die im Leibe des Tieres stecken blieb, genügte nicht, nur durch die Leine war man an ihm fest. Zuweilen ereignete es sich, daß ein Wal von den Booten zweier, dreier Schiffe gleichzeitig harpuniert wurde. Alsdann bekam jedes die Hälfte bzw. ein Drittel des erbeuteten Specks und Fischbeins.

b) Ein toter Fisch — gleichviel, ob er den Angriffen der Sägefische und Haie erlegen oder an den von Jägern erhaltenen Wunden verendet war — gehörte dem, der ihn fand. Dies galt auch dann, wenn er von dem Schiffe, das ihn regelrecht erlegt hatte, aus irgend einem Grunde nicht mitgenommen, sondern an einem Eisfelde festgemacht war, ohne daß eine Wache bei ihm zurückblieb. Anders, wenn die Beute am Lande befestigt und mit einem Zeichen oder einer Flagge versehen war. Ein so gesicherter Fisch blieb, auch wenn niemand dabei war, Eigentum derer, die ihn dort festgemacht hatten.

Diese durch Gewohnheitsrecht im Laufe des 17. Jahrhunderts für die holländischen und deutschen Schiffe verbindlich gewordenen Gepflogenheiten erfuhren einige Veränderungen, als um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Engländer sich der Grönland fahrt wieder mit größerem Eifer zuwandten und in raschem Aufstiege die bisher tonangebenden Holländer überflügelten. Die Briten handelten nach folgenden Grundsätzen: 1. „Ein festgemachter Fisch, lebendig oder tot, ist rechtmäßiges Eigentum derjenigen, welche mit ihm in Verbindung sind oder ihn in Besitz halten; 2. ein freier, ungebundener Fisch ist gute Jagd für jeden.“ Eigentumsrecht am Fische hatte demnach nur der, der auf irgend eine Art mit ihm in Verbindung stand, „sei es durch Leinen, Taue, Haken, Spieße oder ähnliches, . . . vom Schiffe, vom Boot, vom Eise, selbst vom Wasser aus, durch einen oder mehrere der Mannschaft des Schiffes.“[1])

---

[1]) Die Tragweite dieser Bestimmung beleuchtet schlagend ein von Scoresby erzählter Fall: „Zwei Schiffe strebten gleichzeitig einem toten Fische zu; der Steuermann des einen sprang über Bord, schwamm zu dem riesig aufgeschwollenen Tiere und er-

Mit der ihnen eigenen Rücksichtslosigkeit wußten die Engländer ihrem, von dem herkömmlichen Gebrauche abweichenden Verfahren Geltung zu verschaffen. Ja, wir hören, daß sie sich, wenn es ihnen Vorteil brachte, über alles skrupellos hinwegsetzten. Sie müssen es ziemlich arg getrieben haben, wenn ein so ruhiger Beurteiler wie Posselt[1]), dem allerdings von seinen Föhringer Kommandeuren und Harpunieren eine Fülle von Beobachtungen zugetragen wurde, sich gezwungen sieht, ihrer Taten in folgenden Worten zu gedenken: „Das ist grönländisches Recht [nämlich, daß sich an einem festgeschossenen Walfische niemand vergreifen dürfe], und ein sehr natürliches! Nur stolzen Engländern, die sich überall für Herren des Oceans und seiner Geschöpfe ansehen, kann es einfallen, dawider zu sündigen; und es ist allgemeine Klage, daß sie es sehr häufig tun."

Führten diese eben besprochenen Grundsätze des „grönländischen Rechts" auf die Basken zurück, so haben andere Gepflogenheiten, die man bei der Behandlung im Eise gebliebener Schiffe, ihrer Mannschaften und Güter beobachtete, bei den Holländern ihren Ursprung. Wie in der Einleitung dargelegt, begannen die Niederländer in den dreißiger Jahren des 17. Jahrhunderts die gefährliche Eisfischerei, die dann im Laufe von etwa zwei Jahrzehnten die bis dahin allein übliche Baienfischerei ablöste. Seit dieser Zeit blieben alljährlich Schiffe — meist unversehrt oder nur wenig beschädigt, oft mit voller Ladung — im Eise liegen, während die Mannschaft von anderen Fahrzeugen aufgenommen wurde. Nun änderte sich die Lage des Eises; andere Schiffe fanden ihren Weg zu dem verlassenen,

faßte es bei der Flosse. Sein Kommandeur machte keine Anstalt ihm ein Boot zu senden, so daß der Ärmste furchtbar in der eisigen Flut zu leiden hatte. Der Kommandeur des anderen Fahrzeuges bestieg nun selbst eine Schaluppe und wurde alsbald von dem an allen Gliedern Zitternden gebeten, ihn ins Boot zu nehmen, bis das seinige anlange. Mit Vergnügen ging er darauf ein, schoß aber sofort seine Harpune in den Fisch und zog seine Flagge auf; und mit Recht, denn durch das Loslassen der Flosse war der Fisch wieder frei geworden.

[1]) S. 21.

nahmen die Ladung oder einen Teil heraus, führten womöglich das inzwischen von der Eisbesetzung frei gewordene Fahrzeug in ihren Heimathafen. Derartige Fälle mehrten sich, einem jeden konnte dieses Schicksal widerfahren. Da lag es nahe, durch Vereinbarung feste Regeln über Hilfeleistungen und Eigentumsrecht aufzustellen, die für alle verbindlich sein sollten.

Im Jahre 1677, reichlich ein Menschenalter nach dem Beginn der Eisfischerei, wurde ein „Reglement und ordre, welche durch die Committirte der grönländischen Fischerey wegen das bergen der Güther und dasjenige, so auf der Reise davon dependiret, berahmet worden" von den holländischen Grönlandfahrern „abgeredet, festgestellet und in Druck gegeben." Es war dies eine Sammlung von Regeln, die — wie dies z. B. schon die oben unter a, b, besprochenen, in das Reglement aufgenommenen Bestimmungen über den Fang deutlich dartun — ohne Zweifel bereits geraume Zeit vorher Geltung gehabt hatten, und zwar nicht nur bei den Niederländern, sondern sicherlich auch bei den mittlerweile in Achtung gebietender Stärke erschienenen deutschen Grönlandfahrern. Es war im Grunde gewiß nichts anderes, als ein durch vielfaches Entscheiden strittiger praktischer Fälle allmählich erwachsenes Gewohnheitsrecht, das sich vortrefflich bewährt hatte und nun von den Holländern zum ersten Male formuliert wurde. Dieselben Bestimmungen wurden von den deutschen Grönlandfahrern beobachtet, und eine deutsche Stadt sogar war es, die das Reglement zuerst förmlich bestätigte. Im Jahre 1684 erschienen vor dem Bürgermeister und Rat der Stadt Bremen mehrere grönländische Interessenten, die von dem Abkommen berichteten, das die holländischen Grönlandfahrer untereinander getroffen hätten. Sie führten einige, bremische Schiffe betreffende Fälle an, die auf Grund dieser Vorschriften zur vollen Zufriedenheit der Beteiligten erledigt worden seien, ohne daß es sich als nötig erwiesen habe, den Rat oder Richter der Stadt mit den Angelegenheit zu behelligen, und erklärten im Anschlusse daran mit feierlichem Eide, daß sie beschlossen hätten, „solchen Gebrauch und Recht reciproque beizubehalten." Den bremischen Behörden konnte eine solche friedlich-schiedliche Er-

ledigung von Rechtsfragen — zumal wenn der andere Teil einem fremden Staate unterstand — nur sehr angenehm sein. Sie zögerten daher nicht, bereitwilligst Unterschrift und Siegel unter die abgegebene Erklärung zu setzen und die „holländische Ordonnance" anzuerkennen.

Auch die niederländischen Grönlandfahrer kamen einige Zeit darauf überein, für ihre, im Jahre 1677 durch Verabredung zu wechselseitiger Beobachtung aufgerichteten Bestimmungen die Bestätigung seitens ihrer zuständigen Behörde nachzusuchen. Im Jahre 1694 richteten sie eine dahin zielende Bittschrift an die Generalstaaten. und sie unterließen es nicht, darauf hinzuweisen, daß ihre 1677 gedruckte „ordonnance von der Zeit biß dato nicht allein durch die Fischer dieser Lande, sondern auch durch die von Hamburg, Bremen und Embden nachgefolget und -gelebet sey." Die erbetene Approbation erfolgte am 2. Januar 1695.

Daß auch für die Emdener Grönlandfahrer eine Bestätigung des Reglements nachgesucht und erteilt worden sei, dafür konnte aus Mangel an Nachrichten der Nachweis nicht erbracht werden. Wohl aber wissen wir dies für Hamburg. Am 6. April 1695 beschlossen Bürgermeister und Rat auf Ansuchen der grönländischen Interessenten, das Reglement „in allen seinen Puncten (jedoch vorbehaltlich künfftig nach befinden ab und zu zu thun) gutzuheißen und zu jedermans Wissenschafft, wie hiemit geschieht, solches drucken und publiciren zu lassen, mit dem Anhange, daß sich ein jeder darnach hinführo schuldigst achten und demselben nachleben soll. Gestalt dann auch bei eräugenden Fällen in judicando Einhalts sothanen Reglements jederzeit zu verfahren."

Die zwölf Artikel[1]) bestimmten:

Jeder Kommandeur ist verpflichtet, Schiffbrüchige aufzunehmen. Begegnet er mit diesen einem anderen Fahrzeuge, so muß dieses die Hälfte der Geretteten übernehmen; sofern es

---

[1]) Gedruckt u. a. bei Langenbeck S. 499 ff., ferner bei Lindeman S. 12 f.; Klefeker hat sie VII, S. 43 ff. erörtert.

schon geborgenes Volk an Bord hat, wird ein Ausgleich dahin getroffen, daß ein jeder die gleiche Anzahl bekommt. Werden weitere Fahrzeuge angetroffen, so ist in derselben Weise fortzufahren. (Art. 1.)

Die von dem geretteten Schiffsvolke mitgebrachten Lebensmittel sollen von ihnen selbst verzehrt werden: werden Leute an andere Fahrzeuge abgegeben, und sind noch von ihrem Schiffe geborgene Lebensmittel vorhanden, so müssen sie entsprechend verteilt werden. War es den Geretteten nicht mehr möglich gewesen, Lebensmittel zu bergen, so sollen sie gleichwohl aufgenommen und aus christlicher Liebe verpflegt werden, wofür sie jedoch wie andere Matrosen an der Arbeit teilnehmen mußten. (Art. 2.)

Geht ein Schiff im Eise verloren, so ist es in das Belieben des Kommandeurs oder seines Stellvertreters gestellt, ob er das Gut durch ein anderes Fahrzeug bergen lassen wolle oder nicht. In gleicher Weise besitzen aber andere Kommandeure vollkommene Freiheit, ob sie das Bergen solcher Güter übernehmen wollten oder nicht. (Art. 3.)

Ist ein gebliebenes Schiff von der Mannschaft verlassen, so dürfen andere, die dazu kommen, vom Fleet und von der gesamten Ladung so viel bergen, wie sie wollen und können. Die Hälfte der übernommenen Güter — gleichviel ob Fanggerät, Speck, Tran, Walfischbarten, Walroßzähne, Schiffsgerät oder dergleichen mehr — geht in den Besitz des bergenden Schiffes über, wofür es jedoch die Verpflichtung übernimmt, die andere Hälfte an die rechtmäßigen Eigentümer einzuliefern, ohne irgend eine Entschädigung für Fracht, Partgeld oder sonstige Unkosten beanspruchen zu dürfen. (Art. 4.)

Artikel 5 bis 7 sind bereits anläßlich der Erörterung des Zuwachses oder einer Verminderung der bedungenen Löhne des Schiffsvolkes besprochen worden. Es sollen hier daher nur nochmals die Bestimmungen hervorgehoben werden, die den Anteil der Reeder des bergenden und des verunglückten Fahrzeuges an den geretteten Gütern festsetzten. Zunächst: Wird ein von seiner Mannschaft verlassenes Schiff oder Gut aus einem solchen

geborgen, so gehört den Reedern des bergenden Fahrzeuges die eine Hälfte abzüglich des Anteils ihrer Leute; die andere verbleibt den Eignern des gebliebenen Schiffes, dessen Volk dagegen nichts zu beanspruchen hat. (Art. 5.) Sodann: Wird von einem Fahrzeuge unter Hilfeleistung der eigenen Leute irgend welches Gut geborgen, so erhalten diese zur Entschädigung für die vor dem Unglücksfalle liegende Zeit zwei Achtel, die Reeder je drei Achtel des gesamten geretteten Gutes. Bleibt bei der Verteilung der zwei Achtel ein Überschuß, so fällt er den Reedern zu gleichen Teilen anheim. (Art. 6.)

Der achte Artikel bestimmt, daß alle geborgenen Güter bei Eintritt irgend welcher Schäden oder Havarie genau wie eigene Güter zu behandeln seien[1]).

Artikel neun und zehn enthielten die im Eingang dieses Abschnittes erörterten, über Fang und Eigentumsrecht an lebenden und toten Fischen handelnden Vorschriften, die dann in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mehr und mehr durch die etwas anderen englischen Gebräuche verdrängt wurden.

Der elfte Artikel setzte fest, daß diejenigen, die bei der Abwehr von Angriffen auf die durch Admiralschaft verbundenen Schiffe Verstümmelungen erlitten, von den Kommittierten der Grönlandfahrt nach Billigkeit Entschädigungen erhielten und diese über die ganze Flotte zu repartieren seien.

Der letzte Artikel schließlich ordnete an, daß etwaige Streitfragen, die im Reglement nicht inbegriffen seien, durch ehrliche Leute oder durch die Admiralität[2]) geschlichtet werden sollten.

Diese Bestimmungen bewährten sich aufs beste. So lange die Grönlandfahrten dauerten, bis tief ins 19. Jahrhundert hinein, behielten sie ihre Geltung und wurden im allgemeinen so gewissenhaft befolgt, daß jeder Streit schon im Entstehen unterdrückt wurde. Nur selten war es nötig, zur Entscheidung strit-

---

[1]) Versicherungen auf grönl. Schiffe erstreckten sich demgemäß nicht nur auf diese selbst, sondern auch auf den etwa mit verloren gehenden Fang. Vgl. hierzu Klefeker VII S. 575/76.

[2]) Die Worte „oder die Admiralität" setzte der hamburgische Rat hinzu.

tiger Fälle die Hilfe der Behörden anzurufen. Von einigen haben wir Kunde, und sie sollen hier nicht übergangen werden.

In den beiden ersten Fällen sind die Schuldigen Altonaer, also dänische Untertanen, die wie ihr König von Recht und Vertrag wenig hielten.

1. Am 10. August 1698 meldete der Bremer Grönlandreeder Cord Grelle seinem Rat: Der Kommandeur seines und seiner Mitreeder Schiffes „die weiße Taube" habe im verwichenen Sommer mit einem altonaischen Kommandeur wegen eines Walfisches Streit bekommen und der Postmeister Hermann Wilkens in Altona Ersatz für den nach Bremen gebrachten Fisch gefordert. Obwohl nun aus den einmütigen Aussagen des Schiffsvolks hervorgehe, daß der Altonaer auf den Fisch gar keinen Anspruch habe, vielmehr das Eigentumsrecht der Bremer ohne allen Zweifel sei, hätten sie sich doch erboten, den Rat als ihrer ordentlichen Obrigkeit nicht nur Rede zu stehen, sondern auch dessen Entscheidung sich fügen zu wollen. Wilkens habe sich jedoch darauf nicht eingelassen, sondern bei der königlichen dänischen Regierung zu Oldenburg erreicht, daß „die weiße Taube", die nach Norwegen abzusegeln fertig liege, auf der Weser mit Beschlag belegt worden sei. Gegen dieses — bei den dänischen Königen gegenüber den Hansestädten so sehr beliebte — Verfahren erbat Cord Grelle die Hilfe des Rates[1]).

Weiteres ist über diesen Fall nicht bekannt.

2. Im Juli 1731 verlor der Altonaer Grönlandfahrer „Freiheit" bei heftigem Sturme alle seine Anker, das Tauwerk zerriß und das Schiff selbst wurde an den Strand getrieben. Zwei Bremer Fahrzeuge „Martha" und „Susanna", die zu Hilfe gerufen wurden, pumpten zwanzig Stunden lang, ohne den geringsten Fortschritt zu sehen; das Schiff schien verloren. Nun hielten die drei Kommandeure mit ihren sämtlichen Offizieren Rat und schlossen folgenden Kontrakt[2]): Wenn die Bremer

---

[1]) St. A. Br.

[2]) Der Kontrakt, der datiert ist „Grönland, d. 6. July 1731", befindet sich ebenso wie die übrigen in der Sache erwähnten

Schiffe vermöchten, den gestrandeten Altonaer Grönlandfahrer auf freies Wasser und glücklich nach Hause zu bringen, sollten die Interessenten der „Martha“ und „Susanna“ von denen der „Freiheit“ den dritten Teil des Specks und der Barten richtig überliefert bekommen; „sollte es sich aber zutragen, welches sehr zu befürchten, daß das Schiff umsinke oder unbequem über See zu fahren geachtet würde“, so daß die Bremer Speck und Barten übernehmen müßten, so solle den Altonaer und bremischen Interessenten je die Hälfte zustehen.

Es gelang diesen nun in der Tat unter großen Anstrengungen, die „Freiheit“ mitsamt ihrer Ladung von 3 Fischen glücklich auf die Elbe zu bringen. Als sie aber das verabredete Drittel als Bergelohn forderten, weigerte sich der Administrator der „Freiheit“, es herauszugeben. Es blieb dem Eigner der „Martha“ und „Susanna“ nichts anderes übrig, als die Vermittelung seiner Stadt nachzusuchen. Der Bremer Rat nahm sich denn auch der Sache an und erwirkte einen Arrest auf die bei der Hamburger Tranbrennerei liegende „Freiheit“. Eine Kommission des Hamburger Rates hörte die Parteien, und schließlich verstanden sich die Altonaer zu einem Vergleiche. Sie behaupteten zwar nach wie vor, die ihrem Schiffe geleistete Hilfe hätte nach der bei allen christlichen Nationen üblichen Gewohnheit aus christlicher Billigkeit erfolgen müssen, und der in Grönland geschlossene Vertrag könne daher von ihnen nicht als gültig angesehen werden, aber sie erklärten sich zuletzt doch, wenn auch unter allen möglichen Rechtsvorbehalten, „zur Verhütung aller Weitläufigkeit“ dazu bereit, eine Summe von 1500 Rth. als Bergelohn zu zahlen.

Der Hamburger Rat[1]) war mit dieser Lösung anscheinend

Schriftstücke im St. A. H. und St. A. Br. Der Kontrakt ist vollständig gedruckt bei Lindeman S. 56.

[1]) Die auffallende Anteilnahme des hamburgischen Rates ist jedenfalls dadurch zu erklären, daß — wie es wohl bei allen von Altona ausgehenden Grönlandfahrern der Fall war — ein beträchtlicher, wenn nicht der größte Teil der Parten des beschlagnahmten Schiffes im Besitze von Hamburgern war. Im Vorjahre gehörte es ihnen nachweislich (St. A. H.) zu $^3/_8$.

nicht recht zufrieden. Er begnügte sich wenigstens nicht damit, dem Bremer Senat in sachlicher Weise das Ergebnis der Verhandlungen mitzuteilen, sondern fügte einige Bemerkungen bei, in denen der in Grönland geschlossene Vertrag geradezu als Erpressung, als unbillige Ausnutzung fremder Not, hingestellt und ein gleiches Vorgehen gegen gefährdete Bremer Schiffe als nicht unmöglich angedroht wurde. Es heißt da, Hamburg hege die Hoffnung, die Bremer Behörden „werden den ihrigen, welche bei der Grönländischen Fahrt interessiert sind, nachdrücklich zureden, daß sie, gleich allen anderen Nationen, in Notfällen den unsrigen nach der christlichen Liebe in's künftige beispringen, nicht aber dergleichen Contracte wider alle Billigkeit von ihnen exigieren. Inmassen solche so wenig in den Rechten bestehen mögen, als bei irgendeiner Nation geduldet werden, wohl aber zu allerhand übeln Folgen Anlaß geben und nicht nur die unsrigen, sondern auch die Holländer, Engländer und übrige leicht daher bewogen werden könnten, unter sich communem causam zu machen und auch den bremischen, bei ihnen eben so leicht als anderen aufstossender Gefahr, entweder überall keine Assistenz oder jedoch nicht anders als unter eben so harten, unbilligen Conditionen zu leisten.“

Diese Ausführungen müssen als gänzlich ungerechtfertigt bezeichnet werden. Der oben dargelegte Tatbestand läßt klar erkennen, daß es sich hier nicht um einen einfachen Bergungsfall handelt, wie er in Grönland jedes Jahr vorkam, sondern um eine ungemein schwierige und anstrengende, sehr zeitraubende und in hohem Maße gefährliche Aufgabe, für die in dem Reglement keine Bestimmung vorgesehen war. Nicht die Handlungsweise der Bremer, sondern das Verhalten des Hamburger Rates verdient daher „unbillig“ genannt zu werden. Für die Bremer, die es, wie sie im Kontrakte sagten, zur Rettung eines Schiffes „für gut befinden, unser Leben darauf zu wagen,“ war es selbstverständlich ihr gutes Recht, sich ihre schwere Arbeit, zu der sie durch nichts verpflichtet waren, angemessen bezahlen zu lassen. Streng dem grönländischen Recht gemäß hätten sie z. B. gehandelt, wenn sie erklärt hätten, die Verantwortung

mit einem so seeuntüchtigen, halbwracken Schiffe zu segeln, könnten sie nicht übernehmen; es wäre das beste, die Ladung von irgend einem Fahrzeuge bergen zu lassen, das Schiff aufzugeben, und sich selbst in Sicherheit zu bringen. Zur Aufnahme des Schiffsvolkes waren die Bremer Schiffe natürlich „nach der christlichen Liebe" verpflichtet, aber zu etwas anderem nicht. Es ist daher durchaus zu verstehen, daß der Bremer Rat die unberechtigten Vorwürfe nicht ruhig hinzunehmen gesonnen war. Nachdem er zunächst bei den Grönland-Interessenten seiner Stadt Erkundigungen eingezogen hatte, wandte er sich an den um Englands Grönlandfahrt ungemein verdienten Kaufmann Heinrich Eelking, einen geborenen Bremer und Agenten der drei Hansestädte in London. An ihn übersandte er eine Darlegung des Tatbestandes sowie eine Abschrift des Kontraktes — in dem jedoch sämtliche Namen durch fingierte lateinische ersetzt waren — mit der Bitte, bei den englischen grönländischen Interessenten Erkundigungen einzuziehen und besonders ein Gutachten darüber abzugeben, ob der Vertrag der Billigkeit und den Seerechten gemäß sei und bei den Nationen wohl geduldet werden könne. Weiteres wissen wir hierüber nicht, nicht einmal, ob überhaupt eine Antwort eingegangen ist.

3. Ein anderer Fall, zu dessen Erledigung obrigkeitliche Hilfe in Anspruch genommen wurde, ist in mehrfacher Beziehung bemerkenswert.

Der dem Sekretär Menket Haykens gehörige Emdener Grönlandfahrer „Catharina Hermanns" hatte im Sommer 1745 das Amsterdamer Schiff „Vrouw Margareth" verlassen angetroffen und daraus viel Schiffs- und Fanggerät, sowie den größten Teil der Barten und des Specks von vier Fischen geborgen. Wie vorauszusehen, forderte der Amsterdamer Reeder von Haykens die ihm zustehende Hälfte des geborgenen Gutes, wurde jedoch abschlägig beschieden. Nunmehr nahmen sich die Generalstaaten der Angelegenheit an. Ihr Geschäftsträger in Berlin, Baron von Ginkel, teilte am 27. Jan. 1747 der kgl. preußischen Regierung den Tatbestand mit[1], beanspruchte („en consequence des ordon-

[1]) R. A. E., ebenso die weiter in der Sache erwähnten Schreiben.

nances faites à ce Sujet et au quelles tous ceux, qui vont à la peche des Baleines comme de Hambourg, Breme et Embden meme se sont conformés depuis longues années“) die Hälfte des geborgenen Gutes und bat schließlich, der Emdener Magistrat möge angewiesen werden, dem Amsterdamer Reeder („en conformité de l'ordonnance susdite, qui pour le bien commun de tous les Interessés dans la dite peche a été jusques icy religieusement observée“) schnelle und gute Rechtsprechung zuteil werden zu lassen. Dieses Schreiben gelangte zugleich mit der von Berlin aus ergangenen Aufforderung, „prompte Justiz zu administriren und, wie solches geschehen, allerunterthänigst anhero zu berichten“, am 14. Februar in die Hände des Magistrats zu Emden. Das Verlangen nach „prompter“ Justiz kümmerte diesen aber anscheinend wenig; nach fast zwei Monaten, am 5. April, konnte er bereits nach Berlin melden, wenn die Sache spruchreif sei, werde er entweder das Urteil sprechen oder, um jeden Argwohn abzuwenden, die Akten an eine unparteiische juristische Fakultät pro concipienda sententia übersenden! Angesichts der völlig klaren Rechtslage — der 5. Artikel des Reglements setzte ausdrücklich fest, daß derjenige, der aus einem von der Mannschaft verlassenen Schiffe irgendwelche Güter berge, verpflichtet sei, die Hälfte davon dem Reeder dieses Schiffes auszuliefern — das Gutachten einer juristischen Fakultät einzuholen, das hieß doch wohl nur Verschleppungspolitik treiben. Welchen Erfolg sie damit hatten, ließ sich leider nicht feststellen, da weitere Nachrichten darüber nicht aufzufinden waren.

Dieser Fall ist noch dadurch besonders bemerkenswert, daß er Anlaß zu einer juristischen Arbeit gegeben hat. Sie trägt den Titel „Dissertatio juridica inauguralis de Derelicto, in specie de navi in mari glaciali naufragio rupta, a vectoribus abdicata et ab alio inventa“ (Franecquerae 1747) und hat zum Verfasser „Haico Haykens“, offenbar den Sohn des beklagten Emder Reeders Mentet Haykens. Leider ist mir die Arbeit nicht zugänglich gewesen, nur eine Notiz[1]), aus der hervorgeht, daß der

[1]) E. Jb. XIV, S. 326.

Verfasser der Dissertation den soeben besprochenen Fall (das Amsterdamer Schiff war danach am 31. Mai mit vielen anderen bei Grönland verunglückt) zum Ausgangspunkte seiner juristischen Ausführungen gemacht hat.

4. Hatten die Generalstaaten in dieser Sache sich als Hüter der „bisher gewissenhaft beobachteten Ordonnance" gezeigt, so kam es ihnen einige Jahre später nicht darauf an, den entgegengesetzten Standpunkt einzunehmen. Hatten sie 1747 auf Erfüllung der sich aus Artikel 5 des Reglements ergebenden Pflicht des Teilens der geborgenen Güter gedrungen, so setzten sie 1753 das aus derselben Quelle fließende Recht, aus jedem verlassenen Schiffe nach Belieben Güter zu bergen, für drei ihren Untertanen gehörige Schiffe einfach außer Kraft. Die Kunde von diesem Eingriffe der Generalstaaten in das geltende grönländische Recht verdanken wir Klefeker[1]), der seiner Besprechung des Reglements folgenden Abschluß gibt: „Ich kann hier anzumerken nicht vergessen, daß, als im Jahre 1752 es sich zugetragen, daß 3 Holländische auf den Wallfisch-Fang ausgewesene Schiffe aus Noth im Eise zurückgelassen, von den Commandeurs und Schiffs-Leuthen aber vorher an ihren Ankern bevestiget und demnach durch ein Placat der Herren General-Staaten verkündiget worden, daß die Rheder und Interessenten solcher Schiffe Geräthschaft und Güter nicht als verlassen angesehen haben wollten, sondern zu derselben Abholung alle Anstalten vorkehren würden, Senatus Hamburgiensis am 21 Februar 1753, da unsre Grönlands-Fahrer im Begriff waren, zu solchem Fang sich aufs neue anzuschicken, eine Notification ergehen und durch dieselbe obrigkeitlich erinnern liesse, den hiesigen Commandeurs und ihrem Schiffsvolke die Anweisung zu thun, daß sie sich gedachter Schiffe, Geräthschaften und Güther auf keinerley Weise als eines etwa dafür gehaltenen See-Fundes anmaassen oder davon etwas, was es auch sei, zu sich nehmen sollten: widrigenfalls der oder diejenigen, die sich dergleichen erweislich unterfangen, zur Wiedererstattung des Entwandten oder desselben

---

[1]) VII S. 50.

wahren Werthes unfehlbar angehalten werden sollen." Hamburg schloß sich also dem Vorgehen der Generalstaaten an. Vom rein rechtlichen Standpunkte aus wäre es durchaus befugt gewesen, das Ansinnen der niederländischen Regierung abzulehnen. Es wäre wohl interessant, zu erfahren, ob die Generalstaaten es für gut befunden haben, auch den Engländern mit dieser Forderung zu kommen; ich halte das nicht für wahrscheinlich. Vom rein menschlichen Standpunkte aus beurteilt, muß dagegen ihr Verlangen als gerecht und billig angesprochen werden, und es ist nicht zweifelhaft, daß Hamburg, auch wenn es nicht die schwache, auf dem Meere fast rechtlose und auf die Gnade der Seemächte angewiesene Stadt gewesen wäre, genau dasselbe entgegenkommende Verhalten gezeigt hätte, das Klefeker bezeichnet als „eine Folge des Völkerrechts, welches die wechselseitigen Pflichten, auch bei dem Walfischfange, nach den natürlichen Rechten bestimmt."

Dieser Abschnitt über das grönländische Recht kann nicht gut geschlossen werden, ohne einer weit verbreiteten Gepflogenheit der grönländischen Kommandeure zu gedenken, der sogenannten „Mackerschaften". Die wenigsten Schiffe betrieben den Fang auf eigene Faust, für sich allein; die meisten zogen es vor, sich mit einem oder mehreren anderen Fahrzeugen zu gemeinsamer Jagd zu verbinden und die zusammen erlegte Beute gleichmäßig zu verteilen. Gewöhnlich vereinigten sich Schiffe eines und desselben Reeders zu einer Mackerschaft, oft war Verwandschaft oder Freundschaft der Kommandeure maßgebend; aber auch ganz fremde Schiffe taten sich zusammen, Bremer mit Altonaern, Hamburger mit Holländern usw. Die Verbindung war eine sehr lose, konnte jeden Augenblick wieder gelöst werden. Eschels[1]) erzählt z. B., der Kommandeur des Schiffes, auf dem er 1769 seine erste Reise machte, sei der Macker eines hamburgischen Fahrzeuges geworden und habe zusammen mit ihm einen kleinen Fisch von 10 Faß Speck erlegt und geteilt. Als er jedoch kurz darauf einem holländischen Schiffe, das neun

---

[1]) S. 17

Fische gefangen hatte, begegnet sei, habe er sofort die Verbindung mit dem hamburgischen Fahrzeuge aufgesagt und mit den Holländern Mackerschaft gemacht.

Diese Mackerschaften bildeten nach meinem Dafürhalten eine treffliche Ergänzung der oben erwähnten, zur Regelung der Fischerei getroffenen Vereinbarungen. Die Umstände brachten es häufig mit sich, daß Schiffe dicht beieinander dem Fange oblagen und gleichzeitig auf denselben Fisch Jagd machten. Bestand Mackerschaft zwischen ihnen, so war die lockende Versuchung, durch ein nicht ganz einwandfreies Verfahren den Mitbewerbern den Rang abzulaufen, ausgeschaltet. Die Mannschaften, die — gleichviel welche von ihnen den Fisch erlegte — ihres Anteiles sicher waren und nicht zu befürchten brauchten, daß ihnen flinkere Nebenbuhler zuvorkommen und „das Brot vom Maule wegreißen" könnten, wurden dadurch in die Lage versetzt, ohne Hast und Überstürzung, ruhig und besonnen ihre Angriffe zu machen, sich gegenseitig in die Hände zu arbeiten.

Beim Abschlusse bloßer Fanggemeinschaften blieben jedoch manche Kommandeure nicht stehen, sondern erweiterten die Mackerschaft dahin, „daß außer dem Fangst sie auch in Schaden und Verlust von Schiff- und Fangstgereht einander vor die Helfte einstehen wollen."[1]) Dies war bedenklicher und veranlaßte Langenbeck, die Frage aufzuwerfen, „ob die Rheder . . . solche Conventionen zu genehmigen schuldig" seien. Er gab auch selbst die Beantwortung und kam zu dem Schlusse: „Wiewohl solche Conventiones . . . sehr weit gehen und, dem Schiffer dergleichen Autorität einzuräumen, sehr viele Bedenklichkeiten mit sich führt, indem die See-Rechte dem Schiffer über Schiff und Ladung NB. ohne Not disponieren zu können nicht zustehn", so müsse doch nach seiner Meinung „pro affirmativa zu concludiren seyn." Und daraus folge dann weiter: wenn beide Schiffe, deren Mackerschaft sich außer auf den Fang auch auf die Schiffe selbst und die Fanggeräte erstrecke, versichert

---

1) Langenbeck S. 513 ff.

seien, so müsse der „Assekuradeur" des geretteten Fahrzeuges die Hälfte des Verlustes der anderen tragen, „da er nach der Police an die Stelle des Assecurierten" trete, also „auch die Fauten und Facta des Schiffers" übernehme[1]).

---

[1]) Mir will diese Auffassung etwas sehr gewagt erscheinen. Da sich jedoch keine Angabe dafür hat finden lassen, daß eine derartige Mackerschaft je praktisch irgendwie wirksam geworden sei, so darf diese rein theoretische juristische Frage hier füglich offen gelassen werden.

X.

Die Grönland-Reederei.

In den vorangehenden Abschnitten über Jagd, Ausrüstung und Bemannung der Schiffe sowie zuletzt über das grönländische Recht war versucht worden, alles zusammenzufassen, was als gemeinsam für die von deutschen Plätzen aus betriebene Grönlandfahrt anzusprechen ist. Die Natur der Sache brachte es mit sich, daß die Ausführungen für die holländische und dänische Fischerei fast vollständig, für die anderer Länder zu einem nicht unbeträchtlichen Teile ebenfalls zutreffen. Bei der Grönland-Reederei ist dies keineswegs der Fall. Vielmehr lagen hierbei verschiedene Möglichkeiten vor, so daß von einem näheren Eingehen darauf Abstand genommen werden mußte, um Wiederholungen in den den einzelnen Plätzen gewidmeten Abschnitten auszuweichen. Wenn es trotzdem für nötig erachtet wurde, auch in diesem allgemeinen Teile die Reederei nicht gänzlich zu übergehen, so geschah es nur deshalb, weil hier die geeignete Stelle zu sein schien, Ansichten entgegenzutreten, die von anderer Seite über diesen Gegenstand geäußert wurden. Anschauungen, die lediglich durch eine etwas vorschnelle Übertragung holländischer Gewohnheiten auf die deutsche Grönlandfahrt zu erklären sind.

Nach Lindeman[1]) ging die Ausreedung eines Grönlandfahrers gewöhnlich in folgender Weise vor sich: „Das Schiff, welches zu dem Fange benutzt werden soll, gehört in der Regel einem der Rheder, welcher Antheil an dem Fischerei-Unternehmen hat, letzteres beruht auf Theilhaberschaft" usw. Diese

---

[1]) S. 20.

Darstellung bedarf für die deutsche Grönlandfahrt der Einschränkung bzw. Berichtigung.

Zunächst: In einigen Plätzen — nachweislich in Hamburg und Glückstadt, wahrscheinlich aber auch in Bremen und Altona — gab es einige Handlungshäuser, die allein Schiffe, und zwar eigene Fahrzeuge, für die Grönlandreisen ausrüsteten[1]). Diese müssen also ausscheiden.

In anderen Städten wiederum — besonders in Emden, im Schleswigschen und Hannöverschen — bildeten sich regelrechte Aktiengesellschaften, die Anteilscheine für ein Unternehmen mit mehreren Schiffen ausgaben. Von einer eigentlichen Partenreederei kann infolgedessen keine Rede sein, so daß auch sie ausgenommen werden müssen.

Diese beiden Betriebsarten waren jedoch während des weitaus größten Teiles der Grönlandfahrt nicht die Regel. Mit Lindeman muß vielmehr darin übereingestimmt werden, daß die Grönlandfahrt überwiegend durch Partenreederei erfolgte, wie überhaupt fast die gesamte damalige Seefahrt. Aber in einem wichtigen Punkt irrt Lindeman doch. Die Meinung, daß das auf den Fang ausgehende Schiffe Eigentum nur eines der am Unternehmen beteiligten Interessenten sei, die Anteilnahme der übrigen dagegen sich lediglich auf das Fischereiunternehmen erstrecke, muß an der Hand des vorhandenen Materials unbedingt abgelehnt werden. Die erhaltenen Angaben, die nicht gerade zahlreich sind, aber doch ausreichen, um ein sicheres Urteil abgeben zu können, lehren das Gegenteil. Nicht nur das Fleet und die sonstige Ausrüstung war in einem Anteil begriffen, sondern vor allem auch ein entsprechendes Eigentumsrecht am Schiffe selbst. Hieraus erhellt, daß einem Schiffspart an einem Grönlandfahrer eine ganz andere Bedeutung zukam als dem Anteil eines gewöhnlichen Handelsschiffes. Er stellte einen weit höheren Wert dar, legte aber dem Besitzer erhebliche, in schlechten Jahren recht drückende Verpflichtungen auf.

---

[1]) Daß dies übrigens in Holland, wahrscheinlich sogar in noch stärkerem Maße, der Fall gewesen ist, glaubt Vf. ohne weiteres als zweifellos annehmen zu dürfen.

Die gewöhnlichste Einteilung war die in $^1/_8$ und $^1/_{16}$ Part, auch $^1/_{12}$, $^1/_{24}$ oder $^1/_{32}$ kamen vor. Noch geringere Anteile, wie $^1/_{64}$, die bei den Holländern gebräuchlich waren, lassen sich für die deutschen Städte nicht nachweisen, wohl aber größere, wie $^1/_7$, $^1/_6$, $^1/_4$. Die Interessenten oder Mitreeder eines Schiffes bildeten eine „grönländische Kompagnie". Einer von ihnen, gewöhnlich der, dem die meisten Anteile gehörten, war der Direktor der Gesellschaft; er führte die Bücher, besorgte die Einkäufe, beschaffte die nötigen Papiere usw. und bekam dafür eine besondere Vergütung. Unter seinem Namen erscheint das Schiff in den Listen. Wären nur diese erhalten, so erhielte man ein ganz falsches Bild, und auch so ist es unklar und verschwommen genug, denn nur bei sehr wenigen der vielen ausgesandten Schiffe läßt sich aus anderen Nachrichten feststellen, ob ein Fahrzeug dem in der Liste genannten Reeder allein oder nur zum Teil gehörte, noch seltener, wer seine Mitreeder waren. Wie sich die Geschäftsführung einer solchen Kompagnie im einzelnen gestaltete, kann leider bei dem gänzlichen Mangel an Nachrichten nicht gesagt werden. Nur soviel läßt sich als sicher erkennen, daß der Gewinn nicht in Geld zum Austrag gelangte, sondern den Interessenten je nach der Höhe des Anteils in Gestalt von so und so viel Tonnen Tran und Pfunden Fischbein zugestellt wurde.

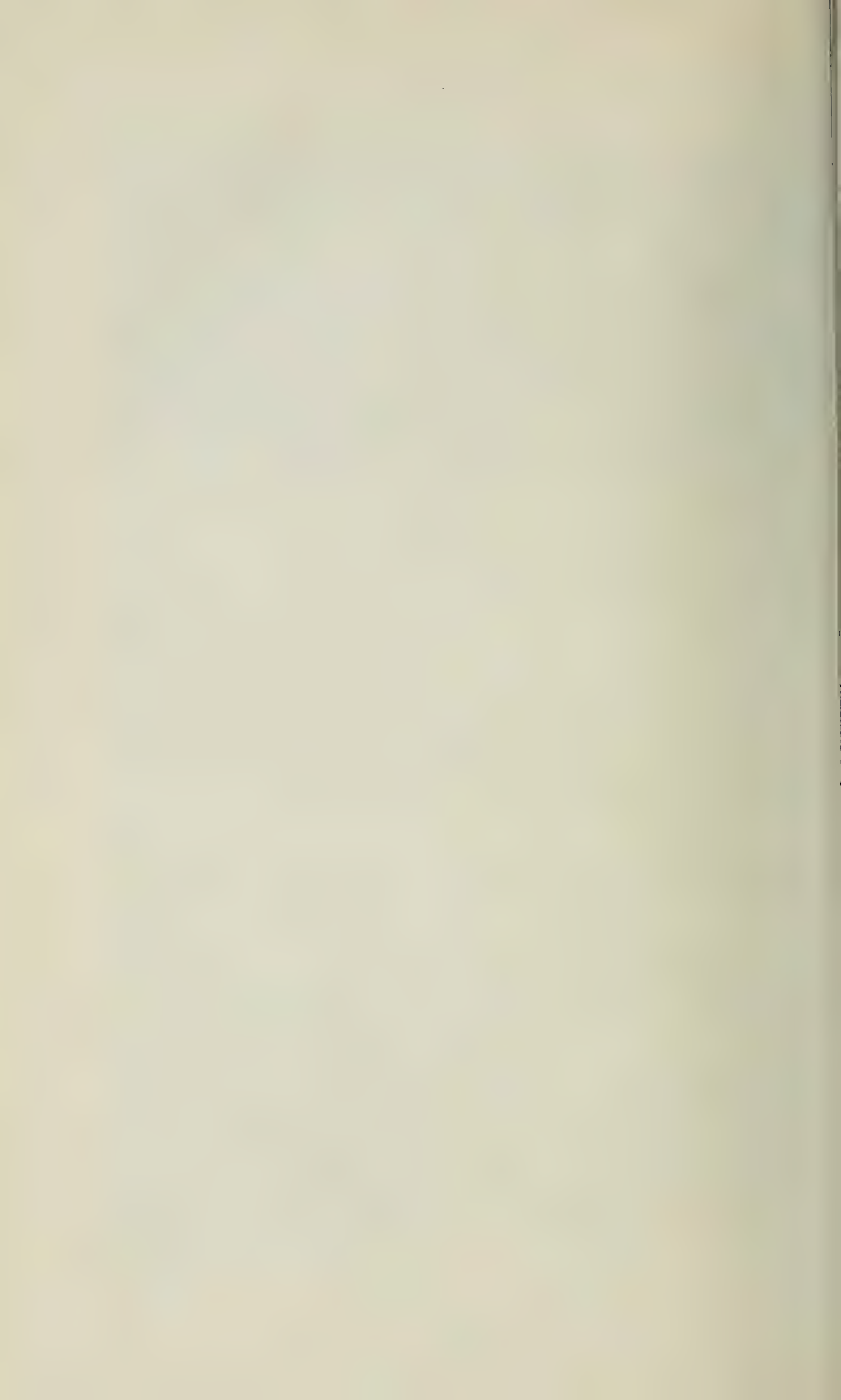
Nicht übergangen werde schließlich noch ein Verfahren, das mit dem sinkenden 17. Jahrhundert in Holland mehr und mehr in Aufnahme gekommen war und eine Verteilung der Gewinn- und Verlustmöglichkeit auf größere Kreise ermöglicht hatte, und zwar dadurch, „daß Krämer, Bäcker, Brauer, Segelmacher, Reepschläger, Kupferschmiede und andere Handwerker sich gleichsam nach dem Prinzip der Bodmerei beteiligten. Sie lieferten ihre Erzeugnisse auf das gute Glück der Fischerei; wenn diese schlecht war, so verloren sie ihre Zahlung ganz oder teilweis, während sie, wenn die Schiffe mit reicher Ladung an Speck und Barten zurückkehrten, vielleicht den doppelten Preis für die von ihnen gelieferten Vorräte und Fabrikate erhielten[1])"

[1]) Lindeman S. 26.

In der deutschen Grönlandfahrt hat dieses Verfahren keine Verwendung gefunden. Ansätze dazu finden sich nur in einem Falle, wo die überwiegend bäuerlichen Interessenten die gesamten Lebensmittel für ihr Schiff selbst lieferten[1]).

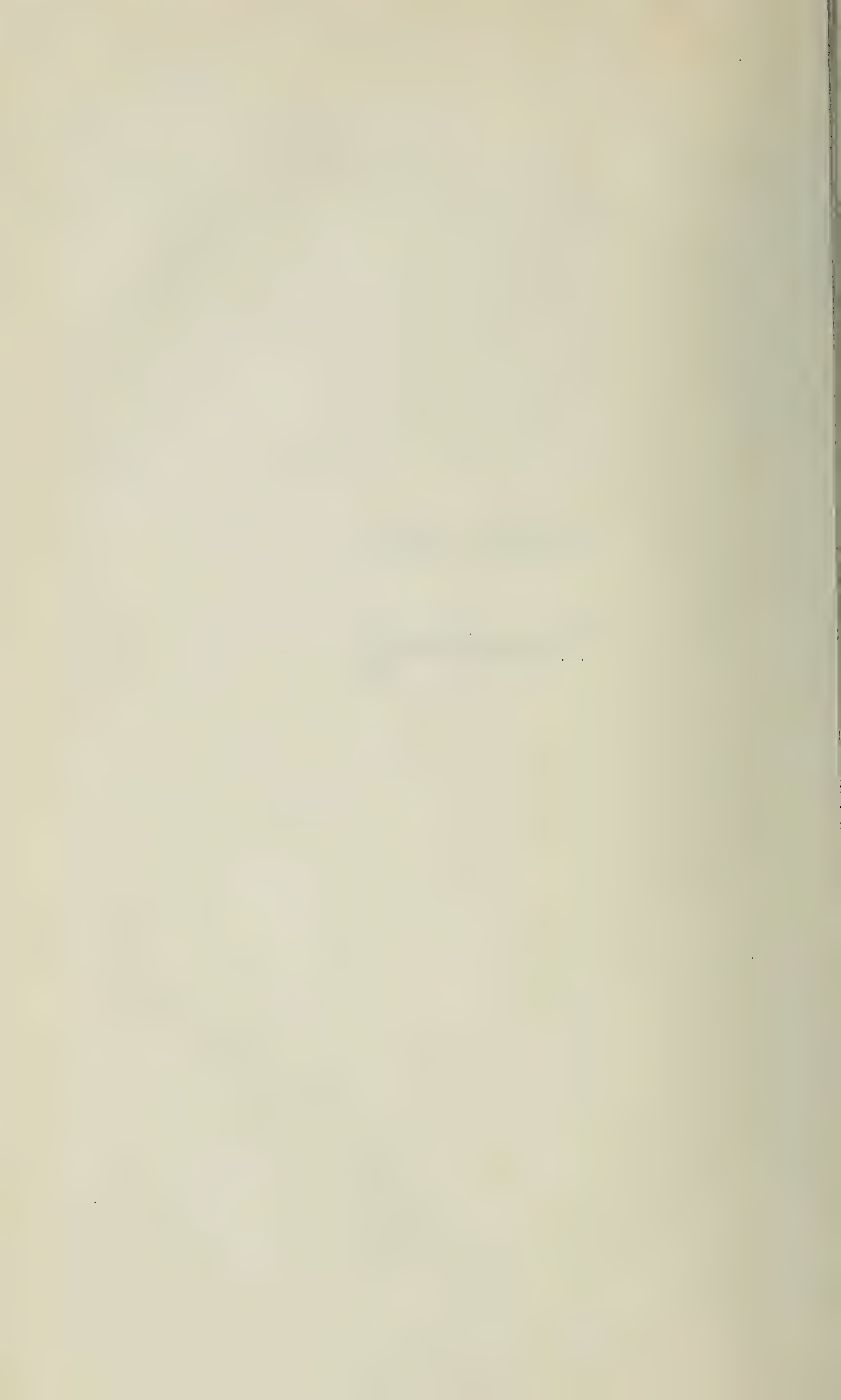
---

[1]) Es handelt sich um das in Kolmar bei Glückstadt ausgerüstete Schiff „Klein Kolmar", das von 1769—1807 in der Fahrt gehalten wurde. Seine Interessenten durften von sich sagen: „Ochsen und Schweine ziehen und schlachten wir selbst; Brodkorn, Erbsen und Bohnen trägt unser Acker; zum Mahlen, Schroten, Backen haben wir alle erforderliche Anstalten bey uns, und ein Mitinteressent ist selbst ein Bierbrauer". St. A. Sch.



Zweites Buch.

Hamburg.



A. Chronologische Darstellung.

I.

Hamburgs Lage vor und zu der Zeit des Beginnes seiner Grönlandfahrt.

Kaum war mit dem Ende des Jahres 1642 durch die Auflösung der Noordschen Kompagnie die Fahrt nach Grönland-Spitzbergen frei geworden, so begann es auch in den deutschen Seestädten sich zu regen. Ein Menschenalter hindurch waren sie von der Fahrt ausgeschlossen gewesen. Als sie sich jetzt anschickten, die sich darbietende Gelegenheit zu nutzen und ihr Glück im Polarmeere zu versuchen, war die beste Zeit, die Periode der einträglichen und verhältnismäßig mühe- und gefahrlosen, unmittelbar vom Lande aus betriebenen Baienfischerei so gut wie vorüber, stand die von einem festen Stützpunkte auf dem Lande unabhängige, aber weniger ergiebige und weit gefährlichere Eisfischerei bereits in hoher Blüte, so daß die deutschen Grönlandfahrer es nicht mehr für nötig erachteten, in Spitzbergen kostspielige, feste Tranbrennereien und Packhäuser zu errichten, wenn sie auch zunächst noch nahe der Küste fischten. Einen viel früheren Beginn der deutschen Grönlandfahrten nahmen dagegen Scoresby und Lindeman an, nach deren Ausführungen mindestens die Hamburger bereits 1620 einen eigenen Hafen, die Hamburgerbai, besetzt und seitdem an der Baienfischerei teilgenommen hätten. Indessen ist bereits in der Einleitung gezeigt worden, daß angesichts der Haltung der Engländer und Holländer, vor allem aber des Erzfeindes Hamburgs, des dänischen Königs, von einem Eindringen, geschweige

denn von einem Sichfestsetzen der Hamburger in dem heiß umstrittenen Spitzbergen gar keine Rede sein konnte. Die Hamburger haben es klüglich auch gar nicht erst versucht. Es wäre verlorene Mühe gewesen, besonders seit 1625 dänische und holländische, seit 1626 auch noch drei englische Kriegsschiffe auf der Unterelbe kreuzten[1]); vollends aber, seitdem Christian IV. von Dänemark, der, eines reichsgerichtlichen Erkenntnisses nicht achtend, Hamburg die Reichstandschaft bestritt und die Stadt zur Erbhuldigung als holsteinische Landstadt zu zwingen trachtete, wider alles Recht am 9. April 1630 mit der Erhebung eines drückenden Zolls bei Glückstadt begonnen hatte[2]). Nirgends offenbart sich wohl die entsetzliche Ohnmacht und Hilflosigkeit des Reiches zu jener Zeit deutlicher als gegenüber den dänischen Königen, die immer wieder und wieder unter mehr als zweifelhaften Vorwänden Hamburg seiner Selbständigkeit zu berauben trachteten. Gelang ihnen dies auch nicht, so stellten sie doch auch ihre Angriffe und Gewaltmaßregeln, die ständig wie ein Damoklesschwert die Stadt bedrohten, niemals ein, ehe sie ihrem schutzlosen Opfer eine mehr oder wenigr hohe Geldsumme abgepreßt hatten[3]). Ein Musterbeispiel hierfür ist der von 1630

---

[1]) Hitzigrath S. 8.

[2]) Vgl. über den Glückstädter Zoll H. Freudenberger, Hamburgs Streit mit Christian IV. von Dänemark über den Glückstädter Zoll 1630—45, Hamburg 1902. (Wissenschaftliche Beilage zum Schulbericht der Talmud-Thora-Realschule zu Hamburg. Ostern 1903). Die Hamburger Schiffe mußten in Glückstadt pro Last und Mast zahlen; einmal hatte ein Schiff von 160 Lasten 1651 Rthl. 10 β Zoll zu entrichten.

[3]) 1645 z. B. 280 000 Rtlr. Es ist Gallois G. II, S. 357 f., durchaus beizustimmen, wenn er an die Spitze seiner Erörterungen über das Verhalten Dänemarks zu Hamburg den Satz stellt: „Der gefährlichste Feind unserer Selbstständigkeit, welcher in Intriguen und Gewalttaten nie geruht hat, die reiche Stadt sich erbuntertänig zu machen, war immer der dänische König, und bis tief ins achtzehnte Jahrhundert hinein erstrecken sich die großenteils ganz unmotivierten Angriffe, welche gewöhnlich nichts Anderes zu Wege brachten, als einen tüchtigen Aderlaß an dem gefüllten Beutel der Stadt, so daß es fast schien, als hätte sich

bis 1645 erhobene Glückstädter Zoll, von dem Hamburg nur ein günstiges Geschick, der für den Dänenkönig so verhängnisvoll verlaufende Krieg, Erlösung brachte. Die an der freien Elbfahrt höchst interessierten Holländer und Schweden machten bei den Verhandlungen, die dem Friedensschlusse zu Brömsebro vorangingen, die Aufhebung des Glückstädter Zolls zur Bedingung, und Christian sah sich genötigt, nachzugeben. Am 16. Nov. 1645 bestätigte er in Hadersleben auch den Hamburgern die Zollfreiheit der Elbfahrt von ihrer Stadt bis zur See.

Dies war die Lage Hamburgs in der Zeit, da die Baienfischerei in Blüte stand. Wenn noch ein Zweifel möglich gewesen wäre, ob die Annahme einer hamburgischen Baienfischerei seit 1620 nicht doch den Tatsachen entsprechen könne, die vorstehenden Ausführungen bringen darüber völlige Gewißheit. Sie bezeugen klar: Das Aus- und Einlaufen von Schiffen ohne schärfste Überwachung seitens des Königs war unmöglich; dieser König aber verfocht — wenn auch mit den zweifelhaftesten Rechtsansprüchen, wie in der Einleitung gezeigt ist — Souveränitätsansprüche auf Spitzbergen; erklärte noch 1637 in einem Briefe an die Generalstaaten, er habe den Holländern (!) nur „by conniventie" den Walfischfang erlaubt; wollte noch 1639 keinen „unkondizionierten Fischfang" dulden; ermahnte noch 1641, also ein Jahr vor der Freigabe der Grönlandfahrt durch Auflösung der Noordschen Kompagnie, die Generalstaaten, mit ihm zusammen Maßregeln zu ergreifen, um den Walfischfang bei Spitzbergen „gegen Fremde, die darin eindringen wollten, zu defendieren."[1]). Wie sollte da ein hamburgisches Schiff die Fahrt nach Grönland wagen!

---

das alte nordische Freibeutertum in modernisierter Gestalt auf civilisiertere Zeiten fortgepflanzt."

[1]) Muller S. 271, 280 f.

II.

Mit dänischer Erlaubnis betriebene Grönlandfahrt 1644—1653.

Überaus bezeichnend für die völlige Abhängigkeit, in der sich der damalige hamburgische Seeverkehr von Christian befand, ist, daß nach dem Falle der Noordschen Kompagnie die Hamburger Kaufleute nicht wie die anderer deutscher Städte die Grönlandfahrt als frei betrachteten und ohne weiteres in Angriff nahmen, sondern die Erlaubnis des dänischen Königs dazu einholten. Ohne Not ist das sicherlich nicht geschehen. Aber wollten sie nicht auf die Anteilnahme an der aufblühenden Grönlandfahrt verzichten, so blieb ihnen kein anderer Weg übrig. Wußten sie doch nur zu gut, daß Christian seine vermeintlichen Souveränitätsansprüche auf Spitzbergen, mit denen er bei den Holländern so wenig Glück gehabt hatte, dem schwachen Hamburg gegenüber rücksichtslos zur Geltung bringen, einen etwa wider seinen Willen unternommenen Versuch vermöge der scharfen Überwachung des Verkehrs auf der Elbe unfehlbar und ohne jede Mühe unmöglich machen werde. Andererseits hingegen durften hamburgische Bittsteller jetzt, nachdem es Christian gelungen, die Stadt so tief zu demütigen, einer günstigen Entschließung des triumphierenden Herrschers gewiß sein, da es der Praxis der dänischen Könige entsprach, dem Opfer, das sie soeben tüchtig geschröpft hatten, eine Freundlichkeit zu bezeigen, die sie weiter nichts kostete. Zudem war es Christian sicherlich nicht unwillkommen, auf diesem Wege seine Souveränität über Spitzbergen — an die er wohl schließlich trotz der völlig unhaltbaren Gründe, auf die er sie stützte, selbst ge-

glaubt haben mag — dokumentieren zu können, um so mehr, da er jetzt nicht mehr wie bei früheren Versuchen, den Einspruch und tätlichen Widerstand der Noordschen Kompagnie zu befürchten brauchte.

Aber noch ein anderer Grund wird wohl für die den Hamburgern günstige Entscheidung mitbestimmend gewesen sein. Christian hatte sich nämlich wohl oder übel davon überzeugen müssen, daß die von ihm privilegierte Kopenhagner Walfischfangs-Kompagnie mit Johann und Goedert Braem an der Spitze, im Walfischfange bei Spitzbergen sowohl als am Nordkap keine Fortschritte machte. In der Regel war es nur ein Schiff, selten auch noch ein zweites, das seinen Kurs nach Spitzbergen setzte. Ein im Jahre 1623 unternommener Versuch, mit Hilfe französisch-baskischer Mitinteressenten die Kompagnie in die Höhe zu bringen, war kläglich gescheitert und die Fahrt von 1624[1]) bis 1630 gänzlich eingestellt worden. Ein abermaliges Heranziehen von Basken in den Jahren 1631 und 1632 auf Grund eines eigens zu diesem Zwecke erlassenen Privilegs vom Jahre 1630 hatte keinen besseren Erfolg gezeitigt, und eine im Frühjahr 1633 versuchte Inanspruchnahme holländischer Hilfe[2]) war nicht nur völlig mißlungen, sondern hatte sogar ein strenges Verbot der Generalstaaten zur Folge, in dem einem jeden Einwohner der vereinigten Niederlande untersagt wurde 1. in fremden Diensten auf den Walfischfang zu fahren, 2. niederländische Schiffe an fremde Walfischfänger zu verheuern, 3. Mitglied fremder Wal-

---

[1]) Ich kann mich der Ansicht Mullers S. 258, daß die Dänen auch noch 1625 Spitzbergen besucht hätten, nicht anschließen.

[2]) „Den 26. Februari 1633 wendde zich een Amsterdamsche koopman, Pelt genaamd, een handelsvriend van Braem en waarschynlyk voor deze zaak zyn compagnon, tot de Staten-Generaal met verzoek om een te Amsterdam voor Johann Braem tot de walvischvangst uitgerust schip naar Denemarken te mogen laten vertrekken"; Muller S. 264. In einem Briefe des Gesandten von Cracouw an die Generalstaaten wird dieser Philips Pelt bezeichnet als „factoor" von Braem zu Amsterdam, und „wiert hy oock verdacht te syn in Compagnie met Jan Braem wegen de walvischvangst"; ebd. Anm. 4.

fischfangskompagnien zu werden[1]). Wie notwendig aber die Kopenhagener Gesellschaft fremder Hilfe bedurfte, offenbart sich in zwei Kundgebungen Christians IV. aus demselben Jahre (1633 Juni 17). Die eine bezeugt, daß es an den zum Walfischfange nötigen Offizieren und Mannschaften fehlte, die andere, daß fremdes Kapital in Anspruch genommen werden mußte[2]). Es will gewiß viel sagen, wenn Christian IV., der sich bemühte, die Fremden, vor allem aber die verhaßten Hansen auszuschalten, den Gebrüdern Braem und ihrer Walfischfangskompagnie erlaubte, „fremmede Hollandske, Østerske Kjøbmænd“ aufzunehmen und ihnen sogar das Recht zugestand, eine Zeitlang zum Walfischfange dienliche Schiffe „i Holland eller andre Steder“ auszurüsten. Aber der König sah die Zulassung der Fremden durchaus als ein lästiges Übel an und war gesonnen, sie bei der ersten Gelegenheit wieder auszumerzen[3]). Außerdem versteht es sich für Christian IV. von selbst, daß er auch hierbei seiner Schatulle nicht vergaß[4]). Ob sich für die Kompagnie fremde Teilnehmer vor allem „Österlinge“ — was hier am meisten interessiert — gefunden haben, ist leider nicht zu erkennen. Es ist aber nicht unwahrscheinlich, daß der hamburgische Bürger Johann Been, der die Grönlandfahrt in Hamburg zuerst in Angriff nahm, zu der Walfischfangskompagnie des Johann und Goedert Braem in Beziehungen getreten ist und auf diesem Wege zunächst die Erlaubnis zum Walfischfang bei Grönland und Spitzbergen und später die Übertragung eines Privilegs des Johann Braem auf seine Person erlangt hat.

Dieser Johann Been — übrigens einer der zahlreichen Nie-

---

[1]) Muller S. 265.

[2]) N. Rr. VI, S. 546 f.

[3]) Des Königs Schreiben ordnet an, man solle mit den der Kompagnie Beitretenden so partizipieren und kontrahieren und „mueligste Flid derhen vende, at saadanne fremmede med Tiden kan efterhaanden blive udløsten; ebd.

[4]) „dog skal os af de fremmede Skibe den tilbørlige Rettighed for Skibspasser udi vort Kantselli erlægges“; ebd.

derländer[1]), die sich in der Stadt niedergelassen hatten und durch ihre Kenntnisse und Erfahrungen nicht weniger als durch ihren Unternehmungsgeist für Hamburgs Handel und Verkehr von so großer Bedeutung geworden sind — überschaute mit scharfem Blick die Lage. Er sah, daß sich mit dem Falle der Noordschen Kompagnie die Möglichkeit einer Beteiligung am spitzbergischen Walfischfange eröffne, erkannte aber auch gleichzeitig, daß Hamburg die Grönlandfahrt nur im Einverständnis mit Christian IV. ins Werk setzen könne. Die Klugheit gebot ihm also, den Weg einzuschlagen, den er gegangen ist, d. h. den König um ein Oktroi zu ersuchen. Und der Erfolg hat ihn glänzend gerechtfertigt. Als dann ein halbes Jahrhundert später — also zu einer Zeit, da Hamburgs Walfischfängerflotte so viel Segel zählte wie der dritte Teil der gesamten niederländischen Grönlandfahrer — Christian V. unter Berufung auf die alten Ansprüche seines Vorfahren den Hansestädten die Grönlandfahrt verbot und diese die Souveränität der dänischen Könige nicht anerkennen wollten, da klang es in einer auf Veranlassung des Hamburger Rates verfaßten Druckschrift[2]) nicht übel, wenn die von dänischer Seite ins Feld geführten, auf hamburgische Bürger lautenden Verschreibungen Christians IV. und Friedrichs III. mit dem Bemerken abgetan wurden, daß man dies auf „blosses unerwiesenes assertum nicht sonderlich glauben wil. Allenfals ist man der Meynung: wann es geschehen seyn solte, so möchte es etwan eben die Veranlassung und Umbstände ex vi majore wie itzo gehabt haben. Was privati aus anderen motiven und Absichten gethan, könte dem publico nicht praejudiciren. Am allerwenigsten liesse sich dadurch ein dominium aqviriren, weil man sonst eben so leicht Kayser von Japan werden könte, wann nur jemand nach selbiger Insul zu schiffen die Erlaubniß suchte

[1]) Sonntagsbeilage zum „Hamburgischen Correspondent" vom 19. Juni 1904.

[2]) „Näherer Bericht aus Regensburg . . . . de dato 7. Dezember 1691", gedruckt 1692 in „Abdruck Zweyer Nach- und von Regenspurg verwechselten Schreiben, die Hamburgische Gravamina contra Dennemarck betreffende". Verfasser war der Syndikus v. Bostel.

und erhielte. In fine finali: man blieb dabey, es wäre diese inhibition nur eine Erfindung, die man der schwachen Stadt Hamburg, nicht aber anderen bieten dürffte." Eine vortreffliche Abfertigung der angemaßten Rechte und im Jahre 1691 völlig am Platze! Im Jahre 1643 dagegen war das Vorgehen des „privatus", des klugen, weitblickenden Johann Been, der als kühl wägender Kaufmann sich den unerbittlichen Tatsachen nicht verschloß, der „nach selbiger Insul zu schiffen die Erlaubnisz suchte und erhielte", das einzig richtige. Nur auf diese Weise war es möglich, den günstigen Augenblick zu nutzen, den Hamburgern den Beginn und die ungestörte Fortsetzung der Grönlandfahrt zu sichern. Schon lange hatte ihnen der Sinn darnach gestanden, und als nun dieses „negotium" aufgerichtet wurde, „embraßirte es die stadt mit solchem applausu, wie eine dergleichen blosz auff Gottes seegen beruhende nahrung billig meritirte."[1]).

Das Privileg[2]), mit dem Christian IV. am 5. September 1643 Johann Been begnadete und das bisher noch nirgends gedruckt oder auch nur erwähnt ist, gewährte — auf Grund der tatsächlichen Souveränität des Königs über Grönland und der angemaßten über Spitzbergen — den Hamburgern sehr weitgehende Rechte. Es gestattete Johann Been und seinen Mitkonsorten, sowie seinen und deren Erben, unter der Bedingung, daß sie sämtlich hamburgische Bürger seien, unter des Königs Schutz und Namen entweder selbst oder durch ihre Gevollmächtigten, mit so vielen Schiffen als sie nur immer selber zu Wege bringen könnten und so oft es ihnen gelieben mochte, die Lande Grönland, Spitzbergen und andere zugehörige Häfen und Örter zu besegeln, dem Walfischfange dort obzuliegen und, was sonst daselbst erhältlich sei, zu holen und nach ihrem Gutdünken hierhin und dorthin zu verhandeln, mit der Maßgabe, daß der gewonnene Tran entweder nach Glückstadt oder Hamburg gebracht und dort aufgelegt werden solle. Eingeschränkt wurde das weite Gebiet nur durch die Bestimmung, daß keiner den Hafen,

[1]) St. A. H. ohne Zeit- und Ortangabe.

[2]) Eine beglaubigte Abschrift im St. A. H.

der Johann Braem, dem königlichen Faktor in Kopenhagen, durch ein Spezialprivileg eingeräumt worden war, „außer seinen expreßen consens unndt vorbewilligung gebrauchenn" dürfe. Dagegen gelobte der König, er wolle dem Johann Been und seinen Konsorten diejenigen Örter und Häfen, die sie jetzt und künftig daselbst sich erwählen, einnehmen und erhalten möchten, auch fernerhin ungehindert belassen und sie an niemand anders weiter verleihen. Der Genuß dieser Vergünstigungen wurde den Genannten auf zehn Jahre zugestanden und jeder gewarnt, sie darin irgendwie zu turbieren, zu hindern oder einigermaßen zuwider zu sein, außerdem wurde ihnen versprochen, solange sie dieses Oktroi gebrauchten, niemand anders in Hamburg mit solcher Freiheit zu begnaden. Nicht weniger wichtig war, daß sich der König, angesichts der großen Unkosten, die an den Walfischfang gewendet werden müßten, verpflichtete, das Privileg nach Ablauf der zehn Jahre, sofern es begehrt werde, zu verlängern. Unter „königlichem Schutz und Namen" sollte der Betrieb der zu begründenden hamburgischen Kompagnie vor sich gehen, also auch unter königlicher Aufsicht. Diese gab Christian jedoch bereits in dem Privileg selbst wieder aus der Hand. Damit nämlich die Interessenten nicht nötig hätten, stets ihn selbst anzugehen, verlieh er der Gesellschaft ein Siegel „ohngefehr nachfolgender gestalt [ ][1]), worauff ringsherumb Sigillum Societatis Gronlandiae stehen soll, unndt womit Sie all ihre Päsze, vorfallende instructiones, Contracten, Vollmachten undt andere derogleichen Brieffe unndt Urkunden zu besiegeln." So gekennzeichnete Schriftstücke sollten der königlichen Protektion wider „männiglich gewalt" sicher sein, vorausgesetzt, daß kein Mißbrauch mit diesem Siegel getrieben werde, und um dem nach Möglichkeit vorzubeugen, müsse der jedesmalige Siegelbewahrer „vermittelst stercken reversus anloben unndt zusagen, . . . solches nirgents anders wozu zu gebrauchen, alsz was gemelte Compagnie angehet unndt betrifft."

So war den Hamburgern die Bahn bereitet. Es galt nun-

[1]) Ein großes lateinisches C, darin stehend eine 4, das Ganze bedeckt von der Königskrone.

mehr, den ersten Schritt zu wagen. Über die Entstehung, Zusammensetzung, Geschäftsführung der ersten hamburgischen Grönlandskompagnie wissen wir leider gar nichts[1]). Nur so viel kann gesagt werden, daß diese „Societas Groenlandiae" — wahrscheinlich noch in den letzten Monaten des Jahres 1643 — zustande kam und im nachfolgenden Jahre wenigstens ein Schiff nach Grönland sandte, das erste hamburgische Walfischfängerschiff[2]). Der Beleg hierfür findet sich ganz versteckt in einem dicken Folianten des Hamburger Staatsarchivs[3]): „1644 Sept. 3. Hein Nannings in von Grönlandt Johan Behn & Compag^a 820 quartelen tran, werth 24600 ℳ︁ℓ." Diese knappe Nachricht lehrt

---

[1]) Lindemans Meinung (S. 13), „daß der Hamburgische Walfisch- und Robbenfang sich zuerst bei der Schoonenfahrergesellschaft concentrirte", ist ganz unhaltbar, eine unbegründete Vermutung. Daß R. Dittmer, die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jh. und bis zum Jahre 1902, Hannover und Leipzig 1902, S. 17, diese als Tatsache übernimmt, ist durchaus zu verzeihen, nicht aber, daß er dabei die Schonenfahrergesellschaft in eine Schonerfahrergesellschaft verwandelt.

[2]) Also 1644, nicht 1620, ist das Geburtsjahr der hamburgischen Grönlandfahrt, und hiermit läßt sich die Angabe des auch in dieser Beziehung vortrefflich unterrichteten Friedrich Martens wohl vereinigen, der im Jahre 1675 in der Vorrede zu seinem berühmten Reiseberichte schreibt, daß „vor etlich dreyssig Jahren unsere Hamburger zum ersten mahl mit einem oder zweyen Schiffen es gewaget, in so grausamen kalten Landen Nahrunge zu suchen". Die in den Schifferbüchern sich findende Nachricht für das Jahr 1624 „Ties Reimers in uth Grönlandt. 80 Last Traen" ist bereits in der Einleitung angezogen und dargelegt worden, daß das Fahrzeug den eingebrachten Tran unmöglich selbst als Fangschiff gewonnen, sondern nur als Frachtschiff geholt haben könne. Muller S. 140 Anm. 4 und Conway S. 187 nennen 1642 als Anfangsjahr, jedoch ohne Begründung und vermutlich nur schätzungsweise in Anbetracht, daß 1642 die Noordsche Kompagnie zu existieren aufgehört hatte. Es hätte aber auch hier näher gelegen, als frühesten Zeitpunkt 1643 anzusetzen, da die Privilegien der Noordschen Kompagnie erst mit dem Ende des Jahres 1642 erloschen.

[3]) „Verzeichnis der ein- und ausgegangenen, dem Admiralitätszoll unterliegenden Schiffe und ihrer Ladungen."

uns mancherlei. Sie läßt erkennen, daß die erste Fahrt von außerordentlichem Erfolge begleitet gewesen ist. 820 Quarteele Tran setzen — das nicht ungünstige Verhältnis 1 Q. Speck = 3/4 Q. Tran angenommen — eine Beute von 1093½ Q. Speck voraus, eine Zahl, die von den gesamten in den Jahren 1669—1800 ausgefahrenen Hamburger Grönlandfahrern nur einmal annähernd erreicht worden ist[1]). Ferner erweist die Tatsache, daß der Segen in Gestalt von Tran, nicht von Speck eingebracht ist, ganz klar, daß die Fische unmittelbar an der Küste Spitzbergens gefangen und am Land geflenst und zu Tran verarbeitet worden sind. An welcher Stelle dies geschehen ist, kann aus Mangel an Nachrichten nicht gesagt werden. Jedoch scheint soviel sicher zu sein, daß die Hamburger mit den Dänen Streitigkeiten betreffs des Fischereigebietes gehabt haben. In einem Schreiben Christians IV. von Dänemark vom 10. Febr. 1648 heißt es nämlich: „Nachdem wir . . . 1644 in einem anderen besonderen offenen Briefe uns gnädigst erklärt haben, an welchen Orten sowohl Johann und Goedert Braem nebst ihren Konsorten auf der einen, als . . . Johann Behner und seine Konsorten in unserer Stadt Hamburg, die auch auf den Walfischfang unter unserem vorgenannten Lande Grönland privilegiert sind, auf der anderen Seite dort fischen und der eine ohne des anderen Behinderung trafiquieren möge."[2]) Es ist sehr zu bedauern, daß uns dieses Schreiben vom Jahre 1644 nicht erhalten ist, das zweifellos etwas Licht über die Tätigkeit der ersten hamburgischen Walfischfänger verbreitet hätte.

Von weiteren Fahrten dieser hamburgischen Kompagnie haben wir keine Kunde. Es ist aber als sicher anzunehmen, daß der so außerordentlich erfolgreichen ersten Reise in den nächsten Jahren regelmäßig weitere — jedenfalls bereits mit mehreren Schiffen — gefolgt sind. Die Quellen lassen uns hier gänzlich

[1]) Nämlich 1675 mit 1024 Q. Speck von dem Schiff „St. Jan Baptist", Kdr. Matthies Petersen (aller Wahrscheinlichkeit nach der bereits erwähnte „glückliche Matthies"), Reeder Jan Wrede, der überhaupt die reichsten Fänge zu verzeichnen hatte.

[2]) N. Rr. IX, S. 310 f.

im Stich. Nur daß Johann Been auch fernerhin im Interesse der Kompagnie tätig war, erfahren wir, und zwar aus einer Nachricht, die in mannigfacher Weise geeignet ist, unsere Aufmerksamkeit wach zu rufen. Er erwirkte für sich und seine Kompagnie die Übertragung eines spitzbergischen Hafens, auf den bisher die Leiter der Kopenhagener Walfischfangkompagnie, Johann und Goedert Braem, Anspruch erhoben hatten. Es ist unerläßlich, hierauf etwas näher einzugehen.

Johann Braem, die Seele der von Kopenhagen aus betriebenen Grönlandfahrt, hatte verschiedene, zum Teil für ihn und seinen Bruder gemeinsam lautende Privilegien für den Walfischfang erhalten. So war ihm neben einem ganz allgemein gehaltenen vom Jahre 1630 mit siebenjähriger Gültigkeit (das 1634 bis 1647 und 1648 bis 1657 verlängert wurde[1]), am 16. Okt. 1631 eine Spezialverschreibung für die „Kjobenhavns-Bay" [= Robbenbai][2]) bewilligt worden, zweifellos dieselbe, auf die das Privileg für den Hamburger Johann Been vom 5. Sept. 1643 Bezug nimmt[3]). Neben der Robbenbai scheint Braem aber auch noch die „Ulfeld-Bay" häufiger in Anspruch genommen zu haben. Eine Spezialverschreibung für sie besaß er jedoch nicht. Dies machte sich Johann Been für seine hamburgische Grönlandkompagnie zunutze. Ehe noch die den Kopenhagenern erteilte Generalerlaubnis, die ihnen bis 1647 zugestanden war, ablief, suchte er um ein Spezialprivileg für die Ulfeldbai nach, und unterm 21. Febr. 1645 wurde es ihm tatsächlich, von 1648 ab auf 5 Jahre, bewilligt[4]). Als dann Goedert Braem — sein Bruder Johann war inzwischen gestorben — um Verlängerung seiner Verschreibung nachsuchte, wurde sie ihm zwar bewilligt, jedoch nicht mehr so allgemein wie ehedem, sondern nur für Freiheiten,

[1]) N. Rr. VI, S. 644 f; IX, S. 310 f.

[2]) Ebd. VI, S. 345.

[3]) „Alsz Wir auch Unsern Factorn zu Copenhagen unndt Lieben getrewen Johan Braem uff vorbemeltten Wallfischfang unser special privilegia ertheilet, soll keiner seinen Haffen, so ihm zuvor eingerumbt . . . . . . auszer seinen expreßen consens unndt vorbewilligung gebrauchenn".

[4]) N. Rr. IX, S. 169.

die in früheren Briefen „auf spezifierte Örter verliehen worden waren[1]), und zu diesen gehörte die Ulfeldbai nicht. Vielmehr wurde deren Besitz Johann Been und seiner hamburgischen Kompagnie am 27. Nov. 1648 von Friedrich III. aufs neue bestätigt[2]).

Im Jahre 1648 also werden die Hamburger in — oder richtiger vielleicht in der Nähe — dieser Bai gefischt haben. Eine Ulfeldbai erwähnen nun weder Muller noch Conway, die besten Kenner der spitzbergischen Walfischfängerhäfen[3]). Daher lag dem Verfasser die Pflicht ob, mit dem unzureichenden Material eine Identifizierung der Bucht zu versuchen. Hierbei gelangte er zu der Überzeugung, daß in der Ulfeldbai nichts anderes zu sehen ist als die Hamburgerbai und zwar auf Grund folgender Erwägungen. Seit dem Jahre 1648 mit Erlaubnis des dänischen Königs das Ziel und der Lieblingsplatz der Hamburger, erhielt die Bai von den übrigen Walfischfängern, die von der Existenz des Namens Ulfeldbai naturgemäß keine Ahnung hatten, ganz selbstverständlich die Bezeichnung Hamburgerbai, und unter diesem Namen wurde sie dann auch in die Karten und Berichte aufgenommen. Eine erwünschte Stütze dieser naheliegenden Schlußfolgerung bietet nach Ansicht des Verfassers ein Brief Friedrichs III. von Dänemark[4]), in dem eine Anzahl spitzbergischer Häfen der Westküste aufgezählt wird und zwar streng in der Richtung von Norden nach Süden. In dieser Reihe nimmt die Ulfeldbai einen Platz ein, der mit der Lage der Hamburgerbai

[1]) 1648 Febr. 10. N. Rr. IX, S. 310 f.

[2]) Ebd. S. 169.

[3]) Bei Muller erklärt sich das leicht daraus: Der Name Ulfeldbai erscheint zum ersten Male in dem oben angezogenen Briefe des dänischen Königs vom 21. Febr. 1645; Mullers Arbeit behandelt jedoch nur die Zeit bis 1642. Vor allem aber: die Quelle, die den Brief enthält, die Norske Rigsregistranter, war damals noch nicht veröffentlicht. Für Conway dagegen trifft beides nicht zu, und es ist eigentlich recht merkwürdig, daß er, der mit großem Fleiße weit entfernt liegende Quellen herangezogen hat, an dieser verhältnismäßig naheliegenden vorbeigegangen ist. Daher läßt uns sein sonst so zuverlässiges Werk hier im Stich.

[4]) 1651 Febr. 14. N. Rr. X, S. 157.

durchaus übereinstimmt: „Christianshavn eller Mauritius eller hollandske Baye; Førhavnen; Kjobenhavns Bay eller Rubbe Bay; Magdalene Bay; Ulefelds Bay.“ Auf die Magdalenenbai folgt nun zwar nicht unmittelbar die Hamburgerbai, sondern dazwischen liegt die kleine Baskenbai oder Réfuge français. Da diese aber, die 1633/34 für die Franzosen mit Beschlag belegt worden war, nicht in Betracht kommen kann, so bleibt für die Ulfeldbai nur die Hamburgerbai übrig.

Indessen lag die Baienfischerei zu der Zeit, als die Hamburger in den Besitz eines eigenen Hafens gelangten, bereits in den letzten Zügen. Die Fische wurden schon damals nur noch selten in den Baien selbst, sondern bereits in einiger Entfernung von den Küsten gejagt. Man mußte daher davon absehen, den Tran an Ort und Stelle auszubrennen. Im Jahre 1648, dem fünften Jahre der hamburgischen Grönlandfahrt geschah dies von seiten der hamburgischen Kompagnie zum letzten Male. Denn 1649 wurde auf dem Hamburger Berge — dem jetzigen St. Pauli — die erste Tranbrennerei angelegt, der dann in kurzer Zeit weitere folgten. Keineswegs aber gaben die Hamburger ihren Stützpunkt in Spitzbergen auf. Brannte man auch den Tran zu Hause aus, so flenste man doch die Fische, so lange es irgend möglich war, auf dem Lande, bis die Fische immer weiter von der Küste wegblieben und nur die Jagd im Polareise Aussicht auf Gewinn gewährte. Wer sich dieser Einsicht verschloß und beim alten Betriebe verharrte, blieb unweigerlich zurück.

Hieran krankte die englische Grönlandfahrt. Während man die Zahl der holländischen Grönlandfahrer 1644, beim Erscheinen des ersten hamburgischen Schiffes, mit 60 Segeln wohl eher zu niedrig als zu hoch einschätzt, darf man für die britische Walfischfängerflotte höchstens 10 Fahrzeuge in Ansatz bringen, und deren Zahl verminderte sich in den nächsten Jahren unablässig, während die der holländischen rasch und stetig anwuchs. Die Engländer konnten sich nicht entschließen, aus ihren Baien herauszugehen und ins Polareis vorzudringen; der Fang blieb aus, ein Fahrzeug nach dem andern wurde der Grönlandfahrt entzogen. Im Jahre 1668 war schließlich die britische

Flagge aus dem Polarmeer verschwunden[1]) und wurde auch den Rest des 17. Jahrhunderts und die beiden ersten Jahrzehnte des folgenden nur hin und wieder von einem Schiffe oder wenig mehr im hohen Norden gezeigt.

Nicht besser erging es den Dänen. Ihre grönländische Fischerei war ja von Anfang an sehr geringfügig gewesen und dürfte kaum mit mehr als zwei Schiffen, meistens sogar nur mit einem betrieben worden sein. Auch sie mußte eingestellt werden, weil man den Übergang zur Eisfischerei nicht mitmachte und vergeblich in den Baien auf Beute wartete. Hier half eben nur eins, die Fische im Eise aufzusuchen. Gar sonderbar mutet daher ein Mittel an, durch das Friedrich III. Hilfe für seine Untertanen erhoffte. Er kramte die fadenscheinigen Souveränitätsansprüche der dänischen Krone über Spitzbergen wieder aus und gebot am 14. Februar 1651 „allen, die nicht zu seinen privilegierten Untertanen oder der octroyierten (!) oder bewilligten (!) alten englischen Kompagnie und der Kompagnie der vereinigten Provinzen gehörten, sie sollten sich nicht unterstehen oder erdreisten, näher als zehn Meilen bei unserem vorgenannten Lande Christiansbergen[2]) Fangplätze aufzusuchen und dadurch die Wal-

[1]) „It is clear, that the Dutch were more enterprising in the north than the English. When the whales forsook the Dutch bays, the ships were obliged to give up the trade or take to the open sea. They chose the latter alternative. The English bays were still frequented by whales, so the English stuck to them and did not learn the craft of seafishing, in which the Dutch became more and more expert. At present, in the fifties, there were plenty of whales along the shore of Spitsbergen, and there the Dutch and French [natürlich auch die Hamburger, Bremer, Emdener usw.] killed them. Each year made them more expert, and each year diminished the supply of whales that reached the English bays. Thus the English fisheries were doomed, and the English whalers were making no preparation to face the new conditions that must before long either terminate or revolutionise their industry". Conway S. 200.

[2]) So hatte Christian IV. Spitzbergen umgetauft, um auch auf diese Weise seine Souveränitätsansprüche über das Land zum Ausdruck zu bringen.

fische zu vertreiben und zu verjagen."[1]) Natürlich wurde die Lage der dänischen Grönlandfahrer dadurch nicht gebessert. Eine Reihe von Jahren siechte die Kopenhagener Walfischfang-kompagnie dahin, bis schließlich (1659 Febr. 24) der König selbst ihrem Todeskampfe ein Ende machte, indem er auf ihr Anhalten bewilligte, „at deres Verk underdanigst til Hollænder eller andre . . . paa nogle Aars Tid maa overdrage, som det bedst kan forenes om og indtil saa længe, de gavnlig kan finde det selv igjen at besidde ladte."[2])

Bleiben noch die Franzosen. Die französische Walfisch-fangkompagnie, die 1633 die regelmäßige Grönlandfahrt begonnen hatte, konnte bereits 1636 vierzehn Schiffe aussenden. Aber diese wurden sämtlich von den Spaniern weggekapert[3]), und die Folge war, daß die Kompagnie sich auflöste und die französische Grönlandfahrt zunächst ein Ende hatte. Jedoch bereits 1644, in dem Jahre, da die Hamburger zum ersten Male nach Grönland fuhren, wurde eine große Kompagnie mit dem Kardinal Mazarin als Protektor gestiftet. Ihr wurde eine Unterstützung von 180 000 livres bewilligt, wofür sie die Verpflichtung übernahm, jährlich 25—30 Schiffe auszurüsten. Das geschah denn auch. Das Unternehmen blühte unter dieser tatkräftigen Hilfe der Regierung schnell auf, so daß die französische Walfischfänger-flotte im Jahre 1655 bereits 60 Segel zählte. Eine Reihe von Jahren hindurch kam die Kompagnie der ihr auferlegten Verpflichtung nach und noch 1669 wurde ihre Charter erneuert. Aber dann ging es rasch abwärts, und bald hörte die Tätigkeit der Kompagnie gänzlich auf[4]).

---

[1]) N. Rr. X, S. 157.

[2]) N. Rr. XII, S. 238.

[3]) Muller S. 302.

[4]) E. T. Hamy im Bulletin de géographie historique et descriptive. Année 1901. Paris 1901. S. 35 f.: „dès 1671 il n'est plus fait que des allusions vagues à la présence de navires français dans la mer Glaciale".

III.

Auf Grund eigenen Rechtes betriebene Grönlandfahrt 1654—1690.

1. 1654—1668.

Im Gegensatze hierzu entwickelte sich die hamburgische Grönlandfahrt für lange Zeit ständig in aufsteigender Richtung. Mit dem Jahre 1653 lief das Privileg, das Johann Been und seiner Kompagnie das alleinige Recht zur Grönlandfahrt gewährte und das dem Rate aus leicht erklärlichen Gründen ein Dorn im Auge sein mußte, ab. Dafür, daß eine Erneuerung oder Verlängerung nachgesucht worden sei, findet sich nicht der geringste Anhaltepunkt, und es ist wohl ohne Zweifel, daß sie — vermutlich auf Betreiben des Rates — unterblieben ist, der sich jetzt nach Christians IV. Tode Dänemark gegenüber sicherer fühlen mochte und der dänischen Krone auch nicht den Schein des Rechts auf den Walfischfang bei Spitzbergen zugestehen wollte. Er wird gewiß die ungemeine Wichtigkeit der Beteiligung Hamburgs am grönländischen Walfischfange klar erkannt haben, aber es konnte und durfte ihm nicht gleichgültig sein, ob dieser Betrieb auf Grund eigenen Rechtes ausgeübt wurde oder nur durch die Gnade einer Macht, die der Stadt stets übel wollte. Auch die mit dem Privileg untrennbar verbundene Alleinberechtigung einer einzigen Kompagnie mußte — ganz abgesehen von den schwerwiegenden politischen Bedenken — die Nichterneuerung des Privilegs nahe legen.

Die günstigen Folgen zeigten sich bald. Sofort wurde die Grönlandfahrt auch von anderen Bürgern aufgenommen, wozu die

Abgabenfreiheit, die der Rat gewährte, nicht wenig beigetragen haben dürfte. Am 3. März 1654 erschienen Matthias Paulsen, Johann Janssen Schumacher und Hermann Gertsen Ranke (oder Romke) vor dem Rat und erbaten die Erlaubnis, mit zwei Schiffen zollfrei auf den Walfischfang fahren zu dürfen. Der Rat hielt die Sache für wichtig genug, erst mit den Oberalten Rücksprache zu nehmen, und nach deren Zustimmung erfolgte am 10. März der Beschluß, daß den Bittstellern „drey nacheinander folgende Jahre lang zwey Schiffe zum Walfischfang gebührlich auszurüsten, solche mit victualien zu versehen und zollfrey von hier aus in die See zu gehen und wiederumb zu bringen, das Walfischspeck aber nirgends anders als auf diese Stadt zu bringen und hieselbsten ausbrennen zu laszen erlaubet seyn soll."[1]) Am 24. April 1656 erging ein völlig gleich lautendes Erkenntnis für Albert Meyer und Johann Dorrill (oder jedenfalls Dorvill[2]). Andere, die sich — bis auf vier des Jahres 1666 —[3]) unserer Kenntnis entziehen, werden in kurzen Abständen gefolgt sein, denn die Grönlandfahrt wuchs rasch an.

So schnell vermehrte sich die Hamburgische Walfischfängerflotte, daß die holländischen Grönlandreeder deswegen in Sorge gerieten, zumal da, wie oben gesagt, gleichzeitig mit dem Beginne der hamburgischen Grönlandfahrt ein neuer großartiger, durch gewaltige Staatsbeihilfe geförderter Aufschwung des französischen Walfischfanges erfolgte. Kein Wunder daher, daß die „Hochmögenden" dringend aufgefordert wurden, alles zu untersagen, was geeignet sei, die Fremden zu fördern, insbesondere den Verkauf von Schiffen und Fanggeräten, sowie den Übertritt holländischer Seeleute in den Dienst fremder Grönlandkompagnien. Bereits 1633 war ein dahin zielendes Verbot erlassen worden, das gegen die Bemühungen Christians IV., mit holländischer Hilfe dem dänischen Walfischfange aufzuhelfen, gerichtet war. 1661 und 1663 waren abermals Plakate in diesem

---

[1]) Senatsprotokolle St. A. H.

[2]) Ebd.

[3]) Es sind dies: Hendrik Jansen Rubke, Hans Arens, Hinrich Gerkens und Tunes Adrians.

Sinne ergangen, jedoch ohne den gewünschten Erfolg. Darum wurden die holländischen Grönlandreeder im Beginn des Jahres 1665 durch zwei an das Amsterdamer Kommerzkollegium gerichtete Schreiben[1]) dahin vorstellig, die genaueste Befolgung der erlassenen Verbote aufs neue einzuschärfen, „auf daß die mit so vieler Mühe und großen Kosten ins Werk gesetzte und durch Gottes Segen so merklich florierende Fischerei nicht nach anderen Plätzen gedivertiert werde.“ Die Ausführungen der holländischen Grönlandreeder bieten so viel des Interessanten, daß es nötig scheint, ihnen einige Aufmerksamkeit zu schenken.

Welcher Schaden ihnen aus dem Nichtbefolgen der Plakate erwachse — so klagten sie in dem ersten Schreiben vom 6. Januar 1665 — habe sich deutlich gezeigt; denn nur durch Verwendung aus den Niederlanden ausgeführter Geräte sowie holländischer Offiziere und Matrosen sei es Fremden möglich gewesen, im verflossenen Jahre viel stärker als je zur Fischerei auszufahren, und für dieses Jahr sei, da vermutlich wegen des Krieges mit England aus den Niederlanden keine Grönlandfahrer auslaufen könnten, abermals eine erhebliche Zunahme der Fremden zu befürchten, falls nicht die Beobachtung der Plakate auf das allerschärfste überwacht werde. Man wisse sehr wohl, daß „diverse commissien“ im Lande darauf ausgingen, für Rechnung der Nachbarn grönländische Gerätschaften einzukaufen und „bequeme“ Offiziere und Matrosen zu heuern; ja es stehe fest, daß bereits einige Gerätschaften zu Saardam (Zaandam) gekauft und durch kleine Fahrzeuge über die Watten geführt seien, die Leinen in trockenen Fässern, die Harpunen und Lanzen unter anderem Eisenwerk in Holzkisten. So werde von den eigenen Landsleuten gegen die Plakate und das gemeine Wohl gesündigt, besonders noch dadurch, daß sie ihre Schiffe in Ballast nach Hamburg, Emden, Dünkirchen, Norwegen und anders wohin segeln und selbst in England mit Hilfe der Nachbarn Fahrzeuge aufkaufen, die Gerätschaften und Schiffsleute unter

---

[1]) Beide gedruckt in Bijdragen en Mededeelinger v. h. Hist. Genootschap XVIII, S. 291 ff. und 297 ff.

der Hand dorthin schaffen und im Frühjahr unter den Flaggen und Pässen dieser Plätze zur Fischerei ausfahren und wieder dorthin zurückkehren ließen, wozu sie die dortige Zollfreiheit für den aus Grönland eingebrachten Fang und die höheren Tranpreise noch besonders anreizten. Da bisher noch niemand dafür „exemplarisch korrigiert“ und kein Bootsgeselle dem Inhalt der Plakate gemäß gestraft worden sei, habe ihre Keckheit noch zugenommen, und es stehe zu befürchten, daß in kurzer Zeit die hochgerühmte Fischerei aus diesen Landen verführt und — wenn die Nachbarn erst einmal den Geschmack davon weg hätten — nimmermehr oder nur sehr schwer wiederhergestellt werden könne. Nur die genaueste Kontrolle der aus den äußersten Seehäfen über die Watten segelnden kleinen Fahrzeuge („kagen, boeyers ende smacken“) und die schärfste Aufmerksamkeit seitens der „Schouten ende Fiskalen“ beim Verheuern des in ihren Bezirken wohnenden Schiffsvolkes könne da Abhilfe schaffen. Werde dies nicht vernachlässigt, so sei es sicher, daß die Nachbarn in diesem Jahre anstatt einer größeren Zahl, wie sie beabsichtigten, nicht einmal soviel wie das vorige Mal ausrüsten könnten.

Noch weiter gingen die Anforderungen der Grönlandreeder in dem zweiten Schreiben, das eine Woche später dem Kommerzkollegium zu Amsterdam eingereicht wurde. Darin verlangten sie nichts Geringeres, als daß das Auslaufen holländischer Schiffe ganz allgemein und das von Grönlandfahrern im besonderen verboten werde, „um durch dieses Mittel das seefahrende Volk — wovon die Fischerei eine große Zahl wegnehme — in desto größerem Überflusse für den Dienst auf den Kriegsschiffen des Landes zu bekommen.“ Das klingt sehr patriotisch, doch war diese Forderung lediglich von dem krassen Eigennutz der Reeder eingegeben, wie aus dem erhellt, was sie weiterhin empfahlen. Sie wünschten nämlich das Verbot nur „provisionelijk“, bis Ende März oder 15. April, erlassen zu sehen, damit die vielen alljährlich aus Jütland [gemeint ist Schleswig], Holstein und anderen Quartieren eintreffenden Fremden [also vor allem die oben näher gekennzeichneten Seeleute aus

deutschen Landen, in erster Reihe die Inselfriesen!] in dem Glauben gelassen würden, die Fahrt finde doch statt, und wie sonst nach Amsterdam kämen. Ergehe dagegen frühzeitig ein Generalverbot, so würden sie sich veranlaßt sehen, in den Dienst der Nachbarn [natürlich Hamburger!] zu treten. Man locke sie daher durch ein zeitlich begrenztes Verbot nach Holland und verlängere es erst, wenn sie dort angekommen seien, damit sie sich jeder Hoffnung beraubt sähen, in dieser Saison nach Grönland zu fahren.

Auf diese Weise suchten die ja stets sehr skrupellosen Holländer die unbequemen Mitbewerber auszuschalten[1]). Das zweite Schreiben zeigt außerdem — was übrigens bereits aus dem im Abschnitte über die Besatzung der Grönlandfahrer Gesagten zur Genüge hervorgeht —, daß die in der ersten Schrift enthaltenen Angaben über die Verwendung holländischer Seeleute in der fremden Grönlandfahrt, zumal der deutschen — und gegen diese war das Verbot in allererster Linie gerichtet — ganz gehörig übertrieben waren. Es sei bei dieser Gelegenheit noch einmal nachdrücklich daran erinnert, daß Holland in diesem Punkte durchaus der empfangende Teil war, daß seine Grönlandfahrt ohne die Tausende deutscher Schiffsleute auch nicht entfernt die Ausdehnung hätte gewinnen können, die sie tatsächlich erreicht hat. Nur Emden hat nachweislich im Beginn seiner Grönlandfahrt, bis 1661 hin, Schiffsvolk aus den Vereinigten Provinzen gebraucht[2]). Berechtigter mögen die übrigen Klagen gewesen sein, wenn es auch dabei nicht ohne starke Übertreibungen abgegangen ist. Zum mindesten was die zur Schiffsausrüstung und zum Walfischfang nötigen Geräte anbetrifft, waren die deutschen Städte nicht von den Niederländern abhängig, auch hier wieder Emden ausgenommen. Aber auch das wurde nach 1661 anders, und bereits 1683 wurde in einem

---

[1]) Die Bittsteller kamen jedoch nicht auf ihre Rechnung, denn bereits am 26. Jan. erging das Generalverbot, früh genug, um den braven Inselfriesen noch vor der Abreise nach Holland bekannt zu werden.

[2]) R. A. E.

Anschlag für einen in Emden auszurüstenden Grönlandfahrer von Hamburg gesagt, Eisen, Pech und Teer könne man dort besser bekommen als irgendwo; das übrige, Beile, Anker, Kabel usw. könne in Emden selbst gekauft oder gemacht werden[1]). Und was gar Harpunen und Lanzen betrifft, so wird — allerdings erst für das 18. Jahrhundert — bezeugt, daß die allerbesten auf Föhr und Sylt, der Heimat der Walfischfänger, geschmiedet wurden! — Die Schiffe allerdings, die in der deutschen Grönlandfahrt Verwendung fanden, waren wohl zum größten Teile niederländischen Ursprungs. Dafür jedoch, daß holländische Fahrzeuge, auf holländische Kosten ausgerüstet und mit holländischen Matrosen bemannt, von deutschen Häfen ausgegangen seien, war aus dem vorhandenen Material auch nicht die Spur eines Beweises zu erbringen. Statistische Tabellen, auf Grund deren man aus sprunghaftem Anschwellen der Schiffszahl zur Zeit eines holländischen Krieges und eben so plötzlicher Abnahme nach dem Friedensschlusse auf derartige Machenschaften schließen könnte, sind leider nicht erhalten. Sie beginnen — merkwürdigerweise für Holländer und Hamburger gleichzeitig — erst mit dem Jahre 1669. In diesem Jahre hatten die vereinigten Niederlande 138, Hamburg 37, Lübeck wahrscheinlich 2, Bremen, Altona, Glückstadt keine[2]) Grönlandfahrer, Zahlen, die das Geschrei der holländischen Reeder im Jahre 1665, als die hamburgische Grönlandflotte wohl schwerlich 30 Segel[3]) zählen mochte, in dem rechten Lichte erscheinen lassen.

---

[1]) Ebd.

[2]) Über Emdens Grönlandfahrt zu jener Zeit fehlen leider Nachrichten; für 1660 werden in einer Chronik 15 Walfischfänger genannt.

[3]) Hiernach ist Hitzigrath, der in der Sonntagsbeilage des Hamb. Correspond. v. 19. Juni 1904 für 1665 nur 5 Grönlandfahrer annimmt, zu berichtigen; Gallois C. III, S. 322 schreibt: „Von diesem Jahre an [1665] begann die Betheiligung Hamburgs an dem Verkehr mit Grönland besonders wichtig zu werden". Diese durch keinen Beleg gestützte Bemerkung trifft wohl das Richtige, obwohl sich die oben mitgeteilten Klagen der Holländer über das Zunehmen der hamburgischen Walfischfänger auf die

Diese in einem Vierteljahrhundert aus dem Nichts geschaffene Walfischfängerflotte von 37 Schiffen, die, mit der niederländischen verglichen, gering scheinen mußte, war für die einzelne Stadt Hamburg, die ganz auf sich selbst angewiesen war, von keiner achtunggebietenden Staatsgewalt gegeschützt, geschweige denn gefördert wurde, eine bedeutende Leistung. Sucht man sich die Bedingungen, die hierfür förderlich gewesen sind, zu vergegenwärtigen, so findet man:

Die Lage Hamburgs war für den grönländischen Betrieb gleich günstig wie die der holländischen Städte; die Ausrüstung der Schiffe stellte sich an der Elbe nicht teurer als in den Niederlanden, und was die Beschaffung der erforderlichen Offiziere und Matrosen anlangt, so sahen wir bereits, daß Hamburg in diesem Punkte den holländischen Plätzen gegenüber im Vorteil war.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung war es nun für Hamburg, daß dieser schwierige Zweig der Seeschiffahrt sofort in die richtigen Hände geriet. Einer der eingewanderten Niederländer, die die genaueste Kenntnis des Geschäftsbetriebes mitbrachten, Johann Been, machte den Anfang damit, und die trotz des Widerstrebens der Bürger in die Stadt aufgenommenen Mennoniten — von denen G. J. Büsch rühmt: „Ihre auf Sparsamkeit gerichteten Überlegungen haben sie vorzüglich geschickt gemacht, einzelne Geschäfte zu betreiben, welche jedem Manne mißlingen, der nicht alle dabei statthabenden Kosten aufs genaueste überlegt"[1]) — gaben dem jungen, so vielen Schwankungen ausgesetzten Betriebe eine feste, dauerhafte Grundlage.

Jahre vor 1665 bezogen. Mit Sicherheit darf man annehmen, daß das von den Generalstaaten 1665 erlassene Verbot der holländischen Grönlandfahrt die Hamburger zu größeren Anstrengungen darin veranlaßt hat, und auf 1665 als Beginn größerer Blüte des Betriebes deutet auch ein Schreiben der Grönlandfahrer von 1669, in dem gesagt wird, daß „diesze schiffahrth von 4 jahren hero mehr seefahrende leute dan hundert der gröszesten nacher Franckreich gehenden schiffen gebrauchet"; St. A. H.

[1]) Georg Johann Büsch: Versuch einer Geschichte der Hamb. Handlung, Hamb. 1797, S. 57.

Ob schon in der ersten, von Johann Been begründeten „Societas Groenlandiae“ Mennoniten vertreten waren, muß dahingestellt bleiben. Aber von den drei Bürgern, die im Jahre 1654, sofort nachdem das Monopol dieser Kompagnie gefallen war, sich der Grönlandfahrt zuwendeten, war wenigstens einer ein Mennonit, nämlich Johann Janssen Schumacher, und bei den beiden andern ist es nicht ausgeschlossen, bei Gertsen Romke sogar wahrscheinlich, ebenso bei dem 1666 genannten Tunes Adrians. Die gerade für die ersten 25 Jahre, bis 1668, so äußerst dürftigen Nachrichten gestatten leider weder das Anwachsen der Grönlandfahrt noch die zunehmende Beteiligung der Mennoniten zu verfolgen. Genaueres wissen wir erst vom Jahre 1669, für das zum ersten Male eine Liste der Walfischfängerflotte und ihrer Hauptreeder vorliegt. Sie lehrt, daß von den damals vorhandenen 37 hamburgischen Grönlandfahrern wenigstens 22 in den Händen mennonitischer[1]) Reeder waren. Es liegt auf der Hand, wie segensreich es für den jungen Betrieb sein mußte, daß sich sein Schwergewicht alsbald in die Hände mehrerer Familien verlegte, von denen jede einzelne in hervorragendem Maße dazu befähigt war, und die außerdem insgesamt, da sie nicht nur durch die gemeinsame Religion, sondern auch — infolge fortgesetzten Heiratens untereinander — durch verwandtschaftliche Bande auf das innigste zusammengeschweißt waren, alle an einem Strange zogen und sich gegenseitig in aufopfernder Weise unterstützten[2]).

So ließen sich die Dinge gut an, und wenn nicht unberechenbare Hemmungen wie Krieg und dergleichen eintraten, so konnte mit Sicherheit auf eine gedeihliche Fortentwickelung gerechnet werden. Und auch hierin war die Zeit verhältnismäßig recht günstig. Die Friedensschlüsse von Osnabrück und Münster blieben nicht ohne Wirkung. Von Dänemark war vor der Hand nichts zu befürchten: Die Grönlandfahrt wurde mit seiner ausdrücklichen Genehmigung begonnen, und die im Frieden zu

[1]) Die Feststellung der Mennoniten unter den Reedern nach Roosen, dem Vf. auch manche andere Nachricht verdankt.

[2]) Die Mennoniten wurden wegen ihres engen Zusammenhaltens spöttisch „Klütjen“ (Klöße) genannt.

Brömsebro (1645) von Christian IV. zugestandene Freiheit des Elbstroms schien durch ein noch in demselben Jahre zwischen den Generalstaaten, Hamburg und Bremen geschlossenes, im folgenden Jahre auch auf Lübeck ausgedehntes Bündnis zum Schutze der Elbe und Weser [und Trave] doppelt gewährleistet zu sein. Vollends nach Christians IV. Tode, 1648, konnte Hamburg aufatmen. Die neue dänische Regierung war durchaus zu einer Verständigung bereit und gewillt, die bisher betonten Ansprüche auf die Stadt durch eine Ablösungssumme gänzlich aus der Welt zu schaffen. Daß diese für Hamburg höchst wünschenswerte, ja notwendige Einigung, über die 1650—1652 verhandelt wurde, nicht zustande kam, und zwar durch Hamburgs eigene Schuld, sollte der Stadt noch manchmal bitter leid tun[1]). Die englisch-holländischen Kriege, die dann 1652—1654 und 1665 bis 1667 entbrannten, übten auf Hamburgs Grönlandfahrt einen günstigen, keinen schädlichen Einfluß aus, während sie bekanntlich im übrigen der Stadt manches herbe Ungemach brachten. An unangenehmen Scherereien war übrigens auch für die Grönlandfahrt ebenso wenig Mangel gewesen, wie für die Handelsfahrt, zumal im zweiten Kriege. Jedoch hatten die Anforderungen, die von England, besonders hinsichtlich der Schiffspapiere, erhoben wurden, das Gute zur Folge, daß der Hamburger Rat fortan in den Schiffspässen ausheimische Schiffer als Bürger oder Einwohner der Stadt aufführte, sofern nur von den Reedern durch eine Kaution von 200 rd. die Leistung der städtischen Abgaben für den Betreffenden auf 10 Jahre verbürgt wurde[2]). Zudem kamen die Kriege der Grönlandreederei Hamburgs insofern zugute, als die Holländer in diesen Jahren die Grönlandfahrt einstellen mußten und dadurch die Preise für Tran und Fischbein in die Höhe schnellten, so daß einige hamburgische Kompagnien selbst „bey mittelmäßigen Fischfang gediehen."[3])

---

[1]) Vgl. hierüber Wohlwill S. 7 ff.

[2]) Hitzigrath S. 30, 44 f.

[3]) St. A. H.

2. 1669—1690.

Alle diese verschiedenartigen glücklichen Umstände waren der Entwicklung der hamburgischen Grönlandfahrt in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens förderlich gewesen; auch sonst war dieses Vierteljahrhundert vom Frieden zu Brömsebro bis zum Ableben des dänischen Königs Friedrich III., unter dem sich Hamburg eines leidlichen Verhältnisses zu Dänemark erfreuen durfte, als ein glückliches für die Stadt zu bezeichnen. Das änderte sich, als 1670 Christian V. den Thron bestieg und alsbald in die Bahnen des vierten Christian einlenkte. In den ersten 20 Jahren seiner Regierung bekamen allerdings gerade die Grönlandfahrer weniger davon zu spüren als die übrigen Schifffahrt treibenden Hamburger, wenngleich sich bereits 1772 und 1775/76 in der Ferne das Gespenst einer dänischen Bevormundung des grönländischen Walfischfanges zeigte[1]). Die ersten Jahre brachten vielmehr ein weiteres, geradezu erstaunliches Anwachsen der hamburgischen Grönlandfahrt, das auch durch den hohen, von den Generalstaaten auf fremden, besonders hamburgischen Tran gelegten Zoll von 8 g für jedes eingeführte Quardeel nicht gehemmt zu werden vermochte[2]). Es segelten auf den Walfischfang 1669: 37, 1670: 40, 1671: 40, 1672: 47, 1673: 53, 1674: 74 Schiffe. Die vereinigten Niederlande[3]) sandten in derselben Zeit an Grönlandfahrern aus 1669: 138, 1670: 148, 1671: 158 (155) Schiffe; 1672—1674 war die Fahrt wegen des Krieges

---

[1]) Hierüber wird später im Zusammenhang mit dem 1691 erfolgten Verbot der Grönlandfahrt ausführlich gehandelt werden.

[2]) Dr. Hunecken, der hansische Agent im Haag, meldete am 11. Okt. 1670: „Jedes Quartel Thran, auf fremden Schiffen eingeführt, soll künftig 8 fl. entrichten in Holland; dies mit Rücksicht auf die Hansestädte, speciell auf Hamburg, welches vordem wenig oder gar keine Schiffe nach Grönland auf den Wallfischfang gesandt, in diesem laufenden aber an 50 [es waren nur 40] in der Fischerei gehabt, zum merklichen Nachtheil der Niederlande“; Gallois C. III, S. 385.

[3]) Die Zahlen für die holländische Grönlandfahrt aus van Sante, die eingeklammerte aus Zorgdrager, der häufig andere, für einzelne Jahre stark abweichende Angaben bringt.

mit England verboten. Sicherlich hat dieser Umstand nicht wenig dazu beigetragen, die Hamburger Grönlandfahrt in dem Maße anschwellen zu lassen, wie es die obigen Zahlen bezeugen. Aber es wäre doch wohl nicht richtig, darin die einzige Ursache zu suchen. Ein mächtiger Ansporn zur Grönlandfahrt war zweifellos der ungeheuer reiche Fang, den die Hamburger in allen diesen Jahren heimbrachten, die zu den besten gehören, die überhaupt zu verzeichnen sind. So entfielen auf jedes Schiff durchschnittlich in 1669: 7,08 Fische bzw. 394,65 Quardeele Speck; [1670: 3,89 F. bzw. 216,3 Q.]; 1671: 8,79 F. bzw. 423,5 Q.; 1672: 11 F. bzw. 496,7 Q.; 1673: 11,13 F. bzw. 549,69 Q.; 1674: 7,04 F. bzw. 408,36 Q. Hierzu kommen aber noch die entsprechenden Mengen Fischbein, dessen Ertrag leider in den Listen nicht angegeben ist, aber sehr hoch veranschlagt werden muß, da sehr große und schwere Fische gefangen worden waren. Nur für ein Jahr des 17. Jahrhunderts, 1672, ist die Menge der eingebrachten Barten genannt. Es wurden gewonnen 700 000 Pfd., d. h. im Durchschnitt auf jedes Schiff 14 893,57 Pfd. Reiche Gewinne sind den grönländischen Interessenten damals zugefallen, die zahlenmäßig nicht mehr festzustellen sind, von denen aber die folgende interessante Nachricht einen ungefähren Begriff geben kann: Es „vereinigten sich im Jahre 1672 die mennonitischen Reeder, vom Reingewinn ihrer Grönlandsfahrer [wenigstens 26 der auszurüstenden 53 Schiffe gehörten ihnen!] im nächsten Jahre 5 Prozent zum Bau einer Kirche herzugeben. Und siehe, im Jahre 1673 kamen 48[1]) Grönlandsfahrer, fast alle mit voller Ladung, auf die Elbe. Dadurch wurde beinahe alles für den Kirchbau nötige Geld erlangt. Carl de Vlieger jun., später Gerhards [Roosen] Schwiegersohn, schrieb damals in seine

---

[1]) 53 Schiffe waren ausgerüstet worden. Eines scheint schon beim Aussegeln gestrandet zu sein, von den übrigen gingen vier völlig verloren, zwei andere verunglückten ebenfalls, konnten aber, allerdings ohne Ladung, die Elbe erreichen. Der Fang war jedoch in diesem Jahre so vortrefflich, daß trotz dieser außergewöhnlich hohen Zahl verunglückter Schiffe — fast 14%! — der Gewinn ein unerwartet hoher war.

Familienchronik: ‚der Allerhöchste hat Grönland so gesegnet, daß für meinen Teil zufolge meines Versprechens, 5 Prozent vom Gewinne herzugeben, für den Bau unserer neuen Kirche 1644 ℳ︁ übriggeblieben sind‘.“[1]) Diesem Carl de Vlieger, dem bedeutendsten damaligen Grönlandreeder — nach der Liste segelten 1673 für „Carel de Vlieger & Hinr. Pender[2]) acht Grönlandfahrer aus, von denen einer völlig verunglückte, die anderen sieben 83½ Fische oder 4300 Quardeele Speck heimbrachten — war also trotz des gänzlichen Verlustes eines Schiffes ein Reingewinn von 32 880 ℳ︁[3]) zugefallen. Nimmt man dasselbe Gewinnverhältnis für die übrigen an — und das ist hier völlig berechtigt — so hätten die Schiffe aller Mennoniten 114 752 ℳ︁[4]), die

[1]) Roosen, Geschichte unseres Hauses S. 49 f. „Zum Andenken hieran wurden in der Kirchenkammer Verse aufgehängt, die in deutscher Übersetzung etwa so lauten:

Als statt der alten war 'ne neue Kirch zu bauen,
Da sind geworden eins in Liebe und Vertrauen
Die Interessenten unserer Grönlandsfischerei,
Die zu der Kirch gehörten, um mit Willen frei
In dem zukünftgen Jahr dazu zu übergeben
Den Fünften vom Gewinn, und 's gab da eben
Der Herr so reichen Fang wie kein Mensch je gedacht,
Daß auf die Elb allein in Schiffe vierzig acht,
Meist allesamt gefüllt (o großer, reicher Segen!)
Sechshundert Fische kamen, und man konnt erlegen
Zumeist was war von Not. Dem Herrn sei Lob und Dank!
Er gebe, daß es werde von Jedem stets erkannt!“

Roosen, Mennoniten I, S. 56 f.

[2]) Diese beiden waren wohl nicht alleinige Eigentümer der ausgesandten Schiffe, sondern die Direktoren der aus ihnen und anderen Mennoniten gebildeten grönl. Kompagnien. Für das Jahr 1669 können wir das erkennen, da eine Eingabe der hamburgischen Grönlandfahrer u. a. unterzeichnet ist von: „Gerrit Roosen, Carel de Vligher, Hinrich Pender und Consorten“; St. A. H. Ebenso gut möglich, ja sogar wahrscheinlich ist es dagegen, daß sie auch an anderen Schiffen Anteile hatten, die unter mennonitischen dirigierenden Reedern in der Liste erscheinen.

[3]) Nach heutigem Gelde, wenn es Courant ℳ︁ waren = 39 460 Mark, wenn es ℳ︁ Banco waren = 49 320 Mark.

[4]) Also entsprechend 137 715 M. bzw. 171 117 M.

gesamte Grönlandflotte Hamburgs einen Reingewinn von 231 978 Mk.[1]) eingetragen.

Kein Zweifel daher, daß zu dem Anwachsen der Hamburger Grönlandfahrt, die sich in den sechs Jahren von 1669—1674 genau verdoppelte, die anhaltend reichen Fänge nicht weniger beigetragen haben als die Einstellung des Fischfangs seitens der Holländer. Der beste Beweis dafür ist wohl, daß im Jahre 1675, nachdem der Friede zwischen England und den Niederlanden längst wieder hergestellt war und diese selbst 149[2]) Schiffe auf den Walfischfang geschickt hatten, die Hamburger mit einer noch größeren Zahl, nämlich mit 83 Segeln, an der Grönlandfahrt teilnahmen. Das Gegenteil wird auch nicht erwiesen durch die Tatsache, daß die Zahl im folgenden Jahre auf 53[3]) sank. Der Rückgang der Fangergebnisse kann das nicht bewirkt haben. Denn wenn auch die Saison von 1675 den Vergleich mit den vorangegangenen nicht auszuhalten vermochte, so muß sie doch mit einem durchschnittlichen „Segen" von 5,84 Fischen oder 309 Q. Speck noch durchaus als „gut" bezeichnet werden. Auch die anläßlich einer hamburgisch-glückstädtischen Zollstreitigkeit im März 1676 von dänischer Seite vorgebrachte Behauptung, die Stadt dürfe ohne Erlaubnis des Königs den Walfischfang nicht betreiben, kann nicht in Frage kommen, da sie lediglich eine Wiederholung dessen darstellt, was in derselben Angelegenheit bereits im Februar 1675 ausgesprochen worden war; und gerade in diesem Jahre hatte die hamburgische Grönlandflotte den Sprung von 74 auf 83 Fahrzeuge gemacht[4]). Die Ursachen für die Verminderung der Grönlandflotte sind also auf einem anderen Gebiete zu suchen.

---

[1]) Also entsprechend 267 539 M. bzw. 314 389 M.

[2]) Zorgdrager 148.

[3]) Wenn Steltzner, Versuch einer zuverlässigen Nachricht III, S. 1101 von „60 Capitalschiffen" spricht, die nach Grönland gingen und Gallois G. II, S. 412 daraus „einige 60" macht, so ist das ein Irrtum.

[4]) Vgl. hierüber den späteren Abschnitt über das Verbot der Grönlandfahrt von 1691.

Nachdem sich im Jahre 1674 der ursprünglich französisch-englisch-holländische Krieg zu einem Reichskriege gegen Frankreich, 1675 auch gegen Schweden, entwickelt hatte, war Hamburg bemüht gewesen, diesen beiden Staaten gegenüber seine Neutralität zu wahren. Aber das immer stärker werdende Drängen des großen Kurfürsten und anderer Reichsstände, des Königs von Spanien und des Kaisers selbst, der mit der Reichsacht drohte, zwang die Stadt im Spätjahr 1675, den französischen und schwedischen Gesandten auszuweisen. Nunmehr galt Hamburg den Franzosen als Feind, und was das für seine Schiffahrt bedeutete, leuchtet ohne weiteres ein. Aber hiermit noch nicht genug, glaubte auch Dänemark bei der allseitigen feindlichen Stimmung gegen die Stadt mit seinen alten Ansprüchen auf Erbhuldigung hervortreten zu können und brachte außer anderen Gewaltmaßregeln auch die Wegnahme hamburgischer Schiffe in Anwendung. Eines Gleichen hatte sich Hamburg vom brandenburgischen Kurfürsten zu versehen, der zwar der Stadt tätigster und wirksamster Helfer gegen Dänemarks räuberische Gelüste war, aber seine eigenen Forderungen unerbittlich eintrieb und als Vorspiel im Januar 1676 zu Magdeburg eine Anzahl hamburgischer Kaufleute mit ihren Waren festnehmen ließ. Das waren Gründe genug, die Seefahrt einzuschränken, auch für die Grönlandfahrer, die sich der besonderen Aufmerksamkeit der Kaper zu erfreuen hatten. Denn die von Spitzbergen zurückkehrenden Schiffe, die nicht nur durch ihre Ausrüstung, sondern auch durch den mitgebrachten „Segen“ einen großen Wert darstellten, lieferten fette Prisen und waren überdies, da die ungefähre Zeit der Rückkehr und ihr Kurs allgemein bekannt war, von einigen zusammenwirkenden Kapern nur schwer zu verfehlen. Ja, in der vorhergehenden „Saison“, 1674, hatte man es erleben müssen, daß drei französische Fregatten unter dem Befehl eines gewissen Panetié in Spitzbergen erschienen, 10 holländische Grönlandfahrer, die trotz des Verbotes der Generalstaaten zur Fischerei ausgefahren waren, wegnahmen, zwei davon mit dem erbeuteten Speck und Fischbein beluden, auf einem dritten die sämtlichen Besatzungen heimschickten und die sieben

übrigen verbrannten[1]). Es war daher den hamburgischen Grönlandreedern nicht zu verdenken, wenn sie für ihre Schiffe fürchteten und kurzer Hand die bereits in Angriff genommene Ausrüstung einstellten, als am 27. Februar vor Glückstadt von den Dänen vier zurückkehrende Lissabonfahrer genommen wurden. Dies hatte aber wiederum einen Aufruhr der so plötzlich beschäftigungslos gewordenen Seeleute zur Folge[2]). Indessen trat in den maßgebenden Kreisen bald eine Beruhigung ein, zu der die von Entschuldigungen begleitete Rückgabe der Lissabonfahrer nicht wenig beitrug, „und man beschloß, eine ziemliche Anzahl Schiffe auszuschicken.“ Wenn aber weiter berichtet wird, daß „ein jedes Schiff, das auslief, sich mit 10 Stücken und mit guter Mannschaft“ versehen mußte[3]), so trifft das sicherlich nicht für alle Grönlandfahrer zu. Denn die Mennoniten „erlaubten durchaus nicht, daß ihre Fahrzeuge armiert wurden“[4]); 1712 z. B. mußte Lorenz Kramer geloben, ein Schiff, das mit einigen Geschützen versehen war, zu verkaufen, und dem ebenfalls mennonitischen Kommandeur Heinrich van der Smissen, wurde das Versprechen abgenommen, nicht mehr als eine Reise mit diesem Fahrzeuge zu machen[5]). Um so mehr Gewicht mußten sie natürlich darauf legen, daß sie für ihre Schiffe Konvoi erhielten; und in diesem so unsicheren Jahre 1676 geschah es denn auch

---

[1]) Hamy in dem genannten Bulletin S. 35; die Franzosen, die nur bis zu 77 Grad vorgedrungen waren, während die Grönlandfahrer regelmäßig weit höher, bis 80 Grad, 80½ Grad, ja 81 Grad hinaufgingen, hatten außer den genommenen holländischen keine Schiffe mehr angetroffen. Es grenzt doch stark an Leichtfertigkeit, wenn Hamy lediglich aus diesem Umstande folgert, daß nach dem Ausscheiden der Franzosen (1671) überhaupt nur Holländer an der Grönlandfahrt beteiligt gewesen seien: „Les Hollandais y [dans la mer Glaciale] sont demeurés seuls“. In eben diesem Jahre 1674 hatte Hamburg allein 74, Bremen 4, Glückstadt 5, Emden ebenfalls einige Grönlandfahrer ausgehen lassen!

[2]) Steltzner III, S. 1098.

[3]) Ebd. S. 1101.

[4]) Roosen, Gesch. uns. Haus. S. 49 f.

[5]) Roosen, Mennoniten I, S. 66.

zum ersten Male, daß den ausgehenden Grönlandfahrern eines der Konvoischiffe, das „Wappen von Hamburg“ beigegeben wurde.

Die Grönlandfahrer hatten jedoch kein gutes Jahr; 11 Fahrzeuge kehrten ganz leer zurück, und der eingebrachte „Segen“, der im Durchschnitt für jedes der zurückkommenden 52 Fahrzeuge noch nicht ganz 2 Fische bzw. 91 Q. Speck ausmachte, belief sich zusammen auf nur 4823 Q., während in dem — allerdings ungewöhnlich guten Jahre 1673 allein die 7 Schiffe der Reederei Carl de Vlieger und Heinrich Pender 4300 Q. gewonnen hatten! Diesem schlechten Ergebnis zum Trotze liefen am 26. April 1677 nicht weniger als 72 Segler — denen 145[1]) aus den gesamten Niederlanden gegenüber standen — in Begleitung des Konvoischiffes „Leopoldus Primus“ unter dem berühmten Bernhard Jakob Karpfanger und einer Privatkonvoi unter Kapitän Hillebrantsen[2]) von Hamburg auf den Walfischfang aus. Die Ursache für diese Vermehrung um etwa 35 Prozent läßt sich nicht erkennen. Will man nicht — was immer mißlich ist — zu Vermutungen seine Zuflucht nehmen und etwa die Tatsache als ausschlaggebend ansehen, daß die Grönlandflotte im Vorjahre unbehelligt von Kapern geblieben war, so wird man einsehen müssen, daß dieses gewaltige, ganz und gar nicht zu erwartende Anschwellen der hamburgischen Walfischfängerflotte in hohem Maße merkwürdig ist. Einmal, weil das vorhergehende schlechte Jahr eher das Gegenteil erwarten ließe, sodann daher, weil die damalige politische Lage gar nicht dazu einlud. Sahen sich doch die Glückstädter Grönlandfahrer — wie sie dem Könige mitteilten — veranlaßt, „der jetzigen gefährlichen conjunctur und kriegesläuffen halber“ nur ein Schiff nach Grönland auszurüsten und in Gesellschaft der hamburgischen Schiff abreisen zu lassen![3]) Das Jahr 1677 versprach ein außerordentlich gutes zu werden, denn es waren reichlich Wal-

---

[1]) Zorgdrager 149.
[2]) Baasch, Convoy S. 403.
[3]) St. A. Sch.

fische vorhanden. Da erschienen, während die hamburgische Konvoi bei der kleinen Insel Loppen, unweit Hammerfest, auf die Grönlandfahrer wartete, französische Kaper in den spitzbergischen Gewässern, nahmen fünf hamburgische Schiffe weg und störten die übrigen im Fischen, so daß 6 Fahrzeuge trotz der reichlich vorhandenen Wale ganz leer zurückkehrten. Andere, zu denen die Franzosen nicht gelangten, machten dagegen sehr reiche Fänge[1]), und der Durchschnittsertrag stellte sich schließlich doch auf 4,12 Fische und 204 Q. Speck, ein Ergebnis, das ohne die Wegnahme der Fahrzeuge nicht nur die Ausrüstungskosten gedeckt, sondern auch noch einen Überschuß abgeworfen hätte[2]). Noch schlimmer als den Hamburgern war es den Holländern ergangen, von deren 145 Fahrzeugen nicht weniger als 21 eine Beute der Franzosen geworden waren. Das wirkte so nach, daß im folgenden Jahre aus den vereinigten Niederlanden nur 110, aus Hamburg genau die Hälfte, 55, auf den Fang segelten. Im vergangenen Sommer hatten es auch die Hamburger erfahren müssen, wie unsicher selbst das entlegene Eismeer ohne wirksamen Schutz war. Daher bestanden sie 1678 nicht nur darauf, daß ihnen ein Stadtkonvoischiff mitgegeben werde, sondern auch darauf, daß es ihnen bis ans Eis folge. Sie gingen so weit, mit der Einstellung der Fahrt zu drohen, und nach harten Kämpfen — auch die Bootsleute suchten durch einen Aufruhr einen Druck auszuüben[3]) — setzten sie ihren Willen durch. Unter dem Geleite des wiederum von

---

[1]) Die Schiffe mit den besten Fängen hatten 970, 830, 800, 700, 555, 500, 464, 400 (sechsmal!) Q. Speck erbeutet.

[2]) In einem Senatsprotokolle (1669 Aug. 4) heißt es inbezug auf Schiffe, „welche nur 2 od. 3 Fische gefangen" hätten, daß „damit kaum die Unkosten gestopffet werden können". Wenn 2 diesen Zweck erfüllen sollten, mußten sie aber schon recht stattlich sein, und selbst wenn 3 dafür zur Verfügung standen, durften sie wohl kaum weniger als je etwa 50 Q. Speck und annähernd 2000 Pfund Barten liefern. Aber damals wurden — im Gegensatz zu später! — fast nur Wale von dieser — ziemlich häufig noch besserer — Güte erlegt.

[3]) Gallois C. III, S. 484.

Karpfanger kommandierten „Leopoldus Primus" verließen am 17. März 1678 55 Grönlandfahrer die Elbe, und von diesen kehrten 52[1]) mit einem sehr reichen Fange — 9,33 Fisch bzw. 378,67 Q. Speck durchschnittlich — am 18. September auf die Elbe zurück. Vor der Elbmündung[2]) hatten ihnen 5 französische Kaper aufgelauert, denen wohl der vorjährige gelungene Zug Appetit gemacht hatte, und die einen guten Teil der schwer beladenen Flotte bereits als sichere Beute betrachten mochten. Aber der wackere Karpfanger setzte ihnen in zwölfstündigem Kampfe so zu, daß zwei von ihnen in den Grund gebohrt wurden und die andern sich davon machten, so daß sie, wie es im Konvoiprotokoll heißt[3]), „keine Beute, sondern viel Schläge, Thot und Verwundete davon brachten. Auff diesem Convoye-Schiffe aber wurden zwei Mann gequetschet und der Provoos mit einer 8 pfundigen Kugel erschoszen."

In diesem Jahre 1678 bzw. im Februar 1679 erreichte der Krieg mit Frankreich durch die Friedensschlüsse von Nymwegen sein vorläufiges Ende. Aber dessen ungeachtet und trotz des ausgezeichneten Fanges ging die Zahl der hamburgischen Grönlandfahrer auf 44 zurück. Ein hervorstechender Grund hierfür ist ebensowenig zu erkennen wie für das plötzliche Anwachsen der Flotte im Jahre 1677. Die Gefahr, in die Hamburg 1679 durch einen abermaligen Anschlag Christians von Dänemark geriet, konnte die Ursache nicht sein, denn der mit raffinierter Überlegung bedachte und heimtückisch[4]) ins Werk gesetzte neue

---

[1]) 2 Schiffe waren verunglückt, ein drittes war — wann, wo und von wem ist nicht zu ersehen — genommen worden.

[2]) Nach O. Benecke, der in seinen „Hamb. Geschichten und Denkwürdigkeiten", 2. Aufl., S. 186 den Kampf schildert, wurde Karpfanger „in die Elbmündung einsegelnd" angegriffen, nach Steltzner III, S. 1166 „bey Cuxhaven; Gallois C. III, S. 487 nennt als Schauplatz des Gefechtes „bei Doggersund" (wohl verdruckt für Doggersand); im Konvoiprotokoll, St. A. H., heißt es: „Hatte in der Nordsee ein bösz Gefecht gehalten."

[3]) St. A. H.

[4]) Die Ausdrücke sind nicht zu scharf; vgl. Gallois C. III, S. 493 f. Es ist auch nicht chauvinistische Schwarzfärberei, son-

Vergewaltigungsversuch erfolgte erst im Herbst, als die Walfischfänger längst im sicheren Hafen lagen. Er mißlang jedoch — wie bekannt. Dank dem energischen Drucke der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg-Celle und des großen Kurfürsten[1]) kam es bereits am 1. November zu dem sogenannten Pinneberger Rezeß, der nach bewährtem Muster alles in der Schwebe ließ, Hamburg um einige Tausend Silberlinge — diesmal waren es 220 000 Rtr. — erleichterte und die ihm von Gallois gegebene Bezeichnung eines „offenbar sehr trügerischen Friedens" völlig verdiente.

Ganz ohne Schaden waren jedoch die Grönlandfahrer nicht davon gekommen, da aus Verteidigungsrücksichten einige von ihren Tranhütten an der Elbe auf dem Hamburger Berge abgebrochen werden mußten[2]). Dieselbe Maßregel wurde auch in dem für Hamburg so denkwürdigen, an Erschütterungen von innen und außen so überreichen Jahre 1686 nötig, als der Dänenkönig — etwa zu derselben Jahreszeit wie 1679 — einen neuen, noch gefährlicheren Erdrosselungsversuch unternahm. Nur mußten diesmal sämtliche Tranbrennereien und Packhäuser geopfert werden, wobei den Grönlandreedern das Versprechen, sie dafür zu entschädigen, gegeben, aber — wie aus einer späteren Klage zu ersehen[3]) — nicht eingelöst worden ist. Ein dem Pinneberger

---

dern durchaus der Wahrheit entsprechend, wenn Gallois sagt: „Dieses [nämlich Dänemark] zeigte unverholen bei jeder Gelegenheit seinen eingewurzelten Haß gegen Hamburg und, wenn nicht die Absicht, es zu besitzen, doch so viel Geld daraus zu ziehen wie irgend möglich, und was nicht mit Gewalt zu erringen war, darnach strebte man in hinterlistigster Art."

[1]) Die außerordentlichen Verdienste des großen Kurfürsten um Hamburgs Rettung — nicht nur 1679, sondern auch 1686 — sind bei Gallois nicht gebührend gewürdigt worden, jedoch in der sorgsamen Darlegung Wohlwills in das rechte Licht gerückt. Durch seinen Abgesandten ließ Friedrich Wilhelm dem Dänenkönig erklären: „daß wir fast keinen Unterschied wüßten, ob die Stadt Hamburg oder Berlin attaquiret würde."

[2]) Gallois C. III, S. 494.

[3]) St. A. H. — Wenn Gallois G. II, S. 512, die belagernden Dänen die Tranbrennereien und Packhäuser in Brand schießen läßt,

Rezeß entsprechender Vergleich, durch den die Stadt um weitere 300 000 Rtr. geschröpft wurde, schaffte wieder für einige Zeit Ruhe und ließ dem Widersacher Hamburgs die Möglichkeit, seine räuberischen Anschläge nach Belieben zu wiederholen.

An der hamburgischen Grönlandfahrt hatten altonaische Bürger, besonders Mennoniten, einen nicht unbeträchtlichen, an manchen Schiffen vielleicht einen überragenden Anteil. Jedoch waren die Fahrzeuge stets in Hamburg ausgerüstet und gelöscht worden. 1685 geschah es vermutlich zum ersten Male, daß in Altona selbst eine Grönländische Kompagnie aufgerichtet wurde. Ihr Begründer war ein von Hamburg zugewanderter Mennonit Jan Elias Munster. Trotz der eifrigsten Gegenarbeiten der hamburgischen Grönlandreeder brachte er mit seinem Glaubensgenossen und Anverwandten Heinrich van der Smissen eine Kompagnie zuwege. Die Liste selbst macht gar keinen Unterschied zwischen hamburgischen und altonaischen Grönlandfahrern. Auf Grund anderer Nachrichten eine zuverlässige Aussonderung vorzunehmen, erwies sich als unmöglich. Erst für den größten Teil des 18. Jahrhunderts läßt sich eine Scheidung mit Erfolg durchführen. In den 1685—1710 gegebenen Zahlenangaben sind also — was besonders betont sei — stets einige in Altona ausgerüstete Grönlandfahrer einbegriffen.

Die Jahre von 1680—1685, also die Zeit zwischen den beiden gefährlichen Heimsuchungen, waren trotz zahlreicherer Schiffbrüche günstig gewesen, da sich der höchste Durchschnittsertrag (1680) auf 390,37 Q., der niedrigste (1684) auf 199,7 Q. Speck belief. Die folgenden Jahre aber waren um so trauriger und eine schlimme Zeit für die Grönlandreederei. Den noch etwa die Unkosten deckenden Fängen von 1686 (126,68 Q.) und 1687 (105,48 Q.) folgten hintereinander die schlechten von 1688 (33,13 Q.) und 1689 (43,26 Q.), die mit Notwendigkeit ein Zurückgehen — von 56 Schiffen in 1688 auf 43 in 1689 und noch weiter herab auf 35 in 1690 — nach sich zogen. Bei den Holländern trat

---

so widerspricht er den eigenen Angaben, die er G. II, S. 421; C. III, S. 616 gemacht hat.

sogar ein noch stärkerer Rückschlag ein; ihre Flotte verminderte sich in den beiden Jahren genau um die Hälfte, von 214 in 1688 auf 162 in 1689 und auf 107 in 1690. Der ziemlich gute Fang des Jahres 1690 ermutigte dann aber die Hamburger zu neuen Anstrengungen, und selbst der Umstand, daß ein kecker französisischer Kaper — Kapitän Jean Bart, der berühmteste oder wohl richtiger berüchtigste von allen — vor der Elbe 9 mit reichem „Segen" heimkehrende Walfischfänger weggenommen und dafür von den sieben beteiligten hamburgischen Reedereien eine Loskaufsumme von nicht weniger als 106 500 ℳℬ eingeheimst hatte[1]), übte kaum eine hemmende Wirkung aus; eben so wenig wohl das Ansinnen der Generalstaaten, in diesem Jahre wie die Holländer selbst die Grönlandfahrt einzustellen[2]). Denn die Zahl der Schiffe, deren Ausrüstung in Angriff genommen wurde, erreichte mit 43 doch bereits wieder den Stand des Jahres 1689. Ja, die Aussicht, dieses Mal die Fischgründe nicht mit den vielen niederländischen Fangschiffen teilen zu müssen und die Erinnerung an die 1672—1674 unter den gleichen Umständen erzielten riesigen, niemals auch nur annähernd wieder erreichten Fänge

---

[1]) Im Vz. Gaed. findet sich zum Jahre 1690 folgende Eintragung: „Dieses Jahr war Captn. Jan Barth vor der Elbe und ranzionierte folgende Schiffe

[Reederei]	[Schiff]	[Kommandeur]		
Carel de Vlieger	de Witte Baer	Carsten Andreßen	12000 ℳℬ	mit 440 Q. Speck
„ „ „	de Goude Vlieg	Michel Fedderßent	12000 ℳℬ	„ 360 „ „
Ammon Andreeßen	de Koning Salomon	Otte Plump	18000 ℳℬ	„ 450 „ „
Herm. G. Backer	de Abraham	Arent Peters	21000 ℳℬ	„ 475 „ „
Herm. Harbart	de Koning Davidt	Peter Peters	12000 ℳℬ	„ } 600 „ „
„ „	de Patriarch Jacob	Jan Steffens	12000 ℳℬ	„ }
Peter Peters	de Sonn	Jacob Otte	7000 ℳℬ	„ 154 „ „
Friedrich Boßau	de Koning Davidt	Sweens Borman	3000 ℳℬ	„ 70 „ „
Jochim Fock	de Hoop	Hinrich Stamoel	9500 ℳℬ	„ 283 „ „
			Sa. 106500 ℳℬ	

In demselben oder in einem der beiden nächsten Jahre nahm Jean Bart abermals einen hamburgischen Grönlandfahrer und behielt ebenfalls den Kommandeur bei sich. Dieser jedoch, Jakob Jakobsen mit Namen, entfloh und rettete so die Loskaufsumme, wagte sich aber nicht wieder zur See; St. A. Sch.

[2]) Hierüber später Genaueres.

dürfte wohl im Gegenteil zu um so größeren Anstrengungen angespornt haben.

Da geschah etwas ganz Unerwartetes. Christian V., der bereits wieder etwas gegen Hamburg im Schilde führte, untersagte am 23. Febr. 1691 die Grönlandfahrt. Dieses Verbot war ein Glied in der Kette, mit der Christian V. die Stadt zu fesseln gedachte, einer der wohl überlegten Schachzüge, durch die er abermals versuchte, den schon so oft berannten, aber noch niemals in seinen Grundfesten erschütterten Turm zu Falle zu bringen. Es ist daher nötig, nicht bloß dem Verbote der Grönlandfahrt nachzufragen, sondern den ganzen, umfassenden Angriff auf die gefährdete Stadt mit allen seinen Werken und unterirdischen Minen ins Auge zu fassen.

IV.

Die dänische Gefahr 1691—1692.

Als letztes Ziel schwebte Christian V., wie seinen Vorfahren, natürlich die Vernichtung der Selbständigkeit Hamburgs vor. Auf dem Wege der offenen, rohen Gewalt allein dahin zu gelangen, darauf durfte er nach den Lehren der Jahre 1679 und 1686 nicht rechnen. Er mußte also auf andere Mittel bedacht sein, und zwar auf solche, die der Stadt ans Leben gingen. Denn so viel war ihm klar geworden, daß sie nur durch die allerbitterste Not gefügig zu machen sein werde. Das Lebenselement Hamburgs war aber sein reger Handel, seine blühende Schiffahrt. Gelang es dem Könige, diesen Urquell des Reichtums und der Widerstandskraft zu verstopfen, so konnte das Schicksal der Stadt nicht zweifelhaft sein. Bereits Christian IV. hatte das erkannt und nicht gezögert, Anstalten zu treffen, die Hamburgs Handel und Schiffahrt den Garaus machen sollten. So wurde ja Glückstadt 1616 von ihm als Konkurrenzstadt aus dem Nichts geschaffen und mit mannigfaltigen Vergünstigungen und Vorrechten ausgestattet, die der Verpflanzung des Handels von Hamburg dorthin dienlich sein konnten. Aber das bloße Vorhandensein des neuen Elbplatzes, dieser Lieblingsschöpfung Christians IV., vermochte der ehrwürdigen Hansestadt keinen Abbruch zu tun. Gefährlich wurde die Sache erst, als der König durch die bereits oben berührte Anlage des Glückstädter Zolls [1630—1645] die Stadt in unerhörter Weise schädigte. Genau dasselbe Spiel versuchte Christian V. zu spielen. Hatte sein Ahnherr Hamburgs Handel und Schiffahrt nach Glückstadt zu ziehen versucht, so hatte er vor allem Altona dazu aus-

ersehen, das 1640 nach dem Ableben des letzten Schauenburgers von dem dänischen Zweige des Hauses Holstein in Besitz genommen und zu diesem Zwecke unvergleichlich geeignet war.

Durch drei verschiedene Mittel suchte er sein Ziel zu erreichen. Das Verbot der Grönlandfahrt bedrohte den damals unstreitig bedeutendsten Zweig des hamburgischen Seeverkehrs; dem gesamten Handel und Verkehr der Stadt galten dagegen der Glückstädter Zoll, den die Hamburger bereits ein halbes Jahrhundert vorher fürchten gelernt hatten und die Einteigung hamburgischer Schiffe durch Mißbrauch dänischer Pässe, die mit dem Verbot der Grönlandfahrt aufs innigste zusammenhängt.

Wenden wir uns zunächst den beiden letztgenannten Punkten zu, um dann mit der Behandlung des Verbotes der Grönlandfahrt wieder zur engeren Aufgabe dieser Arbeit zurückzukehren. Daß auch die Frage des Glückstädter Zolls hier zur Erörterung gelangt, wird vielleicht Befremden erregen. Der Verfasser glaubte jedoch nicht davon Abstand nehmen zu dürfen, nicht allein, um die Mittel, deren sich Christian V. zur Erdrosselung des hamburgischen Handels und Verkehrs bediente, vollständig vorzuführen; auch nicht darum in erster Reihe, weil dieser abermalige Versuche, den einträglichen Elbzoll zu erlangen, bisher kaum beachtet worden ist; ebenso sehr vielmehr aus der Erwägung heraus, daß die Frage: „Dänischer Elbzoll oder nicht?", wie für einen jeden Handel- oder Schiffahrttreibenden Hamburgs, so auch nicht zuletzt für seine Grönlandreeder eine äußerst wichtige, ja — im Hinblick auf den scharfen Mitbewerb der Holländer — vielleicht eine Lebensfrage war.

1. Christians V. Bemühungen um den Glückstädter Elbzoll.

Bereits anläßlich der Spannung in den Jahren 1675—1679 war Christian V. mit seinem Verlangen nach dem Glückstädter Zoll als Entschädigung für dem Kaiser geleistete Kriegsdienste hervorgetreten, jedoch damit nicht durchgedrungen, obwohl die Sache eine Zeitlang für Hamburg mißlich genug gestanden hatte. Auch die Bemühungen, die in den 80er Jahren in dieser

Richtung beim Kaiser unternommen wurden, zeitigten kein besseres Ergebnis. Da begann Christian im Jahre 1690 die Frage ernsthafter zu behandeln. Der Krieg gegen Ludwig XIV. war aufs neue entbrannt. Der Kaiser, gegen Türken und Franzosen gleichzeitig zu kämpfen gezwungen, brauchte Truppen. Diese Gelegenheit benutzte der Dänenkönig, dem Reiche Soldaten anzubieten und als Entschädigung den Zoll bei Glückstadt für solange zu verlangen, bis er eine Million Reichstaler daraus gewonnen und seine Unkosten bestritten habe. Gegen diesen Plan setzte sich Hamburg natürlich tüchtig zur Wehr. An den Kaiser, die Kur- und übrigen Reichsfürsten[1]), sowie an England und die Generalstaaten wurden Schreiben abgelassen, die den dänischen Forderungen entgegenwirken sollten. In dem an den Kaiser gerichtete Schriftstück v. 27. Juni 1690[2]) heißt es: Die Stadt habe kein anderes Hilfsmittel, als das bloße Kommerzium und die Navigation; beides werde unfehlbar durch den Zoll von Hamburg weggezogen, denn es könne einer solchen Handelsstadt kein ärgeres Übel an den Hals geworfen werden als dieses, das ebenso gewiß ihren völligen Ruin zur Folge haben werde, „alsz wenn ein declarirter offenbahrer feind mit einer armee an die stadt rucket, nur daß der unterscheid in tempore ist, und dieselbe durch den zoll lentiore tabe consumiret wird.“ Die Annahme des dem Kaiser angebotenen Bündnisses werde nur scheinbar Verderben und Schaden vom Reiche abwenden, in Wirklichkeit aber die schlimmsten Folgen haben, auch wenn der nachgesuchte Zoll nur für eine bestimmte Zeit oder bis zum Eingang einer festgesetzten Summe zugestanden werden solle.

---

[1]) Hierüber Gallois G. II, S. 429 f.

[2]) Diesen Brief enthält eine 1692 dänischerseits herausgegebene Druckschrift „Zeittläuffige Staats-Begebenheiten, worinnen vor diesmahl die zwischen der Königl. Majest. zu Dännemarck und der Stadt Hamburg Zeithero obschwebende Zwistigkeiten und Irrungen, sonderlich den Glückstädtischen Elb-Zoll betreffende, mit unpartheyischer Feder eröffnet werden durch Levinum v. Ambeer verlegts in Altona Jost Ferdinand Gidschel Anno 1692“; ebd. auch die gleich zu besprechenden „Rationes Status Publici etc.“

Denn „man clausulire und mache limitationes, restrictiones ratione temporis, summae et modi etc. wie man wolle“, es werde doch nichts helfen; die schlimmen Erfahrungen, die man mit Christian IV. gemacht, hätten doch zur Genüge gezeigt, daß „wann die possessio erst eingeräumt und das lucrum cum damno aliorum wohl thut, hernach nichts geachtet wird und in ewigkeit keine liqvidation derer erhobenen geld-summen, auch schwerlich die wiederauffhebung des einmahl erlangten zolls zu hoffen stehet, diszfalls man sich auf die großen volumina reichsactorum von a. 1630 bisz 1644 beziehet.“ Die Stadt befinde sich ohnehin in der schlimmsten Lage, da nach dem Anschlag der Avokatorien und der Ausweisung des französischen Agenten Bidal der Handel gänzlich ins Stocken geraten und die Heimkehr der aus Spanien, Italien, Portugal und Grönland erwarteten Schiffe durch französische Kaper in höchstem Maße gefährdet sei. Denn soeben eingelaufene Briefe hätten die Kunde gebracht, daß Frankreich die Stadt für Feind erklärt, sämtliche daselbst befindlichen hamburgischen Schiffe und Güter eingezogen und alle „Armateurs“ angewiesen habe, auf die Schiffe der Stadt zu fahnden. Damit noch nicht genug, würden von England und Holland wider alles Recht, zum „despect Kayserl. Majestät und des gesammten Heiligen Reichs“ nach wie vor hamburgische Fahrzeuge angehalten und beschlagnahmt, und der Kurfürst von Brandenburg drohe, „die vom Kaiser habende Gelddesignation“, um deren Ermäßigung man sich vergeblich bemüht habe, „mit feindlichen überfall oder repressalien“ zu erzwingen. Angesichts aller dieser Bedrängnisse ergehe die dringende Bitte an den Kaiser, den verderblichen Elbzoll nicht zuzulassen, sondern vielmehr die Stadt gegen die dänischen Ansprüche zu beschützen, „damit hiesige bey so vielen erleitenden trangsaalen so schwürige bürgerschafft nicht zu völliger desperation veranlasset und die stadt mit ihren kostbaren fortifications-werck und soldateska dem reiche zu gute (als dessen wolfarth und sicherheit damit verknüpfet ist) im stande zu erhalten nicht incapabel gemachet werden möge.“

Diesem Schreiben ließ Hamburg bald darauf ein weiteres

folgen, das an den Kaiser und die Reichsfürsten gesandt und später auch durch den Druck verbreitet wurde. Es betitelt sich „Rationes Status Publici, warum Ihrer Königl. Maj. zu Dennemarck Norwegen der gesuchte Elb-Zoll vor Glückstadt nicht zu verwilligen" und faßt in vorzüglicher Weise alles zusammen, was sich gegen den Zoll anführen ließ. Es werden darin die oben angeführten Gesichtspunkte wiederholt, auf die kaiserlichen Privilegien verwiesen und vor allem nachdrücklichst die schweren Schädigungen hervorgehoben, die nicht nur für sämtliche an der Elbe belegenen Staaten, sondern für das ganze Reich daraus entstehen müßten. Mit Recht wird betont, daß durch die unfehlbar eintretende Verteuerung aller Waren das gesamte Reich mithelfen müsse, den Zoll aufzubringen und dadurch Dänemark gewissermaßen tributpflichtig werde. Noch schwerer falle aber ins Gewicht, daß sogar der Bestand des Reiches gefährdet werde. Denn von den drei Grenzstädten, gleichsam drei starken Ecksteinen des Reiches, „welche, so lang sie fest gestanden, kein feind sicher oder vorbey gehen und lenger in hostio zu subsistiren vermöcht hat", sei der eine, nämlich Straßburg, schon verloren gegangen, und es werde auch „jetzt, nach dem verlust erkant, wasz daran abgegangen und dem reich für gefahr und ruin dadurch zugezogen sey, mehr als vorher, da es hette beybehalten werden können." Mit dem zweiten „lapis angularis," der Stadt Wien, sei es auch schon beinahe so weit gewesen, jedoch dieser durch Gottes sonderbare Gnade gerettet worden. Als dritter Eckstein bleibe endlich die „nordische frontierstadt" Hamburg, von der es leider nur zu gewiß sei, daß sie nach Bewilligung des Elbzolls unfehlbar dem Schicksale Straßburgs verfallen werde, zum größten Schaden für die Allgemeinheit. Ja, der Verlust Hamburgs werde noch viel schlimmere Folgen haben als der Straßburgs, da „das commercium der stadt Hamburg universaliter durch das Teutsche Reich gehet und nachmahls, wan dasselbe zu liegen kähme, die mehriste reichsunterthanen weit und breit mit drucken würde, welches mit der stadt Straßburg also nicht bewahrt, indem dieselbe ein solch speculum imperii an einem freyen flusz nicht ist wie diese." Es sei nicht zu ver-

gessen, daß, da Dänemark die Ostsee und die Wesermündung durch Zölle vollständig in Besitz habe, nur noch die Elbe als „einzige Luftröhre des Heiligen Reichs“ übrig sei. Gewähre man dem Dänenkönig auch noch den Elbzoll, so erteile man ihm dadurch die Macht, dem Reiche gleichsam die Nahrungsgurgel zuzuschnüren, die Schiffahrt nach Belieben zu hemmen, den Handel des Reiches zu bezwingen, Kriegsschiffe unter dem Vorwande, den Zoll zu behaupten, auf die Elbe zu bringen und (weil niemand der benachbarten Fürsten des Niedersächsischen Kreises Kriegsschiffe auf dem Strom habe oder ihrer bedürfe) ohne jemandes Verwehren oder Vermerken Kriegsvölker darauf zu bringen, nach Gelegenheit ans Land zu werfen und seine Macht immer weiter auszubreiten. Der Schlüssel zum Reiche sei dann in dänischem Besitz und könne leicht einem „zur See vermöglichen Potentaten“ in die Hände gespielt werden. An die Wiederabschaffung des einmal bewilligten Zolls sei nicht zu denken. Engländer, Holländer, Franzosen, die für ihre Schiffe ohne Mühe Freiheit vom Zoll zu erzwingen vermöchten, würden ihn für Hamburg und das Reich beibehalten wissen wollen, damit sie freie Hand ins Reich zu handeln und „der Teutschen geld herauszuholen behalten“ und „Germani interim sub jugo eorum verbleiben“ könnten. Es werde dann tatsächlich dahin gelangen, daß „rex Daniae et dicti exteri der Teutschen bestes silbergeld, jener vermittelst des zolls, diese durch anbringung ihrer waren für einen von ihnen nach belieben steigernden preisz,“ unter sich verteilten. Dieses Geld aber werde den Dänenkönig in den Stand setzen, ein großes Heer und eine starke Flotte zu unterhalten und gegen das Reich zu gebrauchen, also das Absurde, Unglaubliche zur Tatsache werden, daß „das Teutsche Reich selbst die geldmittel, beste kräfte und succum vitalem mediante teleonio ex visceribus suis darzu hingebe.“ Unmöglich werde sich Hamburg nach Aufrichtung des Zolls als Reichsstadt behaupten können, vielmehr rettungslos eine Beute des Dänenkönigs werden. Die Schiffe, Bootsleute und Schiffbauer würden die Stadt verlassen und sich in dänisches Gebiet begeben, die Häuser, Speicher, Läden, Packräume, Keller usw. leer

stehen; die Stadt selbst werde ihre schweren Lasten nicht mehr aufbringen, Truppen und Verteidigungswerke nicht mehr unterhalten können, sondern sich „nolens volens Serenissimo Daniae Regi" in die Arme werfen müssen. Darauf aber habe es dieser mit dem Elbzoll überhaupt nur abgesehen, denn da „der stadt via aperta beyzukommen gar zu viel bruit und motus geben würde, also wird solches hac via obliqua unvermercket versuchet."

Was gegen das Gewicht dieser Gründe in der dänischen Erwiderung „Antwort-Schreiben Eines Freundes ausz Holstein an einen andern zu Regensburg anitzo befindlich de dato den 2. Novembr. 1691" vorgebracht wurde, war nicht dazu angetan, großen Eindruck zu machen. Als Hauptargument erscheint die „höchstersprießliche Assistenz", die Christian dem Reiche von 1674—1679 „mit höchster gefahr dero eigenen königl. persohn, auffopfferung einer grossen anzahl dero unterthanen und auff viele millionen sich erstreckender unkosten" geleistet habe, sowie die Behauptung, der Kaiser und die Kurfürsten hätten die Ersatzansprüche bereits anerkannt, „nur daß es sich an dem modo biszhero gestossen." Ganz treuherzig wird dann versichert, der Zoll werde keinen Schaden verursachen, denn die Erhebung werde nach einer von Kaiser und Kurfürsten festgesetzten Zollrolle vor sich gehen und nur so lange erfolgen, bis die noch näher zu bestimmende Summe eingekommen sei. Zugegeben wird dann wohl „daß die anlegung dieses zolls einige beschwerung mit sich führen möchte", gleich darauf aber kühnlich gefolgert, „daß derselbe gantz unverfänglich sey und in specie die stadt Hamburg keine befugte ursache habe, gegen denselben so hefftig, wie biszhero geschehen, zu strepitiren!"

Dieser Auffassung stand Hamburg natürlich völlig verständnislos gegenüber und gab seinem Befremden darüber Ausdruck, daß „derjenige, aus dessen leder ein ander riemen schneiden oder mit dessen gelde ein dritter seine eigene schulden bezahlen wil, auch nicht eins die macht haben solle, loco competenti darzuthun, daß ihm zu nahe und unrecht geschehen würde." So heißt es in der aus der Feder des Syndikus von Bostel stammenden, aber selbstverständlich nicht unter seinem Namen aus-

gehenden[1]) Gegenschrift „Näherer Bericht aus Regenspurg auff eines Freundes aus Holstein unter den 2 ten Novembr. dahin abgelassenes Antwort-Schreiben de dato 7. Decembr. 1691", die, ehe sie in Druck gegeben wurde[2]), nicht nur dem Senate der Stadt, sondern auch dem Herrn von Bernstorf, dem Geheimen Rate des Herzogs von Braunschweig-Lüneburg, zur Begutachtung vorgelegen hatte[3]). Die meisten Gedanken, die darin entwikkelt werden, waren bereits in dem erwähnten Schreiben an den Kaiser und in den „Ratione Status Publici", die wahrscheinlich von demselben Verfasser herrühren, ins Feld geführt worden und werden hier, zum Teil weiter ausgebildet und in mitunter recht scharfer Form, erneut zum Ausdruck gebracht. So wird noch einmal nachdrücklich die Wichtigkeit Hamburgs in seiner Dop-

---

[1]) Wie großer, allerdings zu jener Zeit — besonders einem Christian V. gegenüber! — durchaus angebrachter Vorsicht sich der Verfasser befleißigte, erkennt man aus seinem das Manuskript begleitenden Briefe an den Bürgermeister. Er bittet darin, „daß es ohne benennung des autoris senatui praesentirt und noch me praesente (den verdacht desto mehr zu obviiren) verlesen werde". Ferner heißt es: „Die hand des copiisten ist was unleslich, aber ich habe, pro conservando secreto (welches mir vor allem angelegen) und umb durch eine bekanndte feder nicht detegirt zu werden, es niemand anders anvertrauen dürffen". St. A. H.

[2]) Der Rat ließ die dänische Schrift zusammen mit der hamburgischen Erwiderung drucken unter dem Titel: „Abdruck zweyer nach und von Regensburg verwechselten Schreiben, die Hamburgische Gravamina contra Dennemarck betreffende", mit dem Motto „Multos absolvemus, si coeperimus ante judicare quam irasci." (Seneca de ira III, 29.)

[3]) Der Verfasser übersandte das Manuskript mit folgendem Beischreiben: „Ew. Excellence alsz vortrefflich geübten politico beykommendes zur censur unterdienstlich zu überreichen, habe ausz hochtrifftigsten uhrsachen nicht umbhin gekont. Dero hocherleuchtetem judicio dabey anheimstellend, ob sie rahtsam finden, dasz dieser partus durch den druck ans licht gebracht und dem publico zum besten divulgiret oder in der gebuhrt gleichsam ersticket werde. Insofern Sie dasz erste erwehlen, wird es ihr unter der hand solches zu befordern so wenig an gelegenheit mangeln alsz, da Sie das letzte ergreifen, es nach belieben zu supprimiren etc." St. A. H.

pelstellung als „emporium oder Handelsstadt" und als „considerable Gräntzfestung" des Reiches hervorgehoben, um dann mit dem nur zu berechtigten Vorwurfe fortzufahren: „dannenhero es desto unverantwortlicher, daß, da man zu conservirung oder recuperirung anderer weit weniger importirenden örter und länder eben itzo einen so schweren krieg führet und so viel menschenblut vergiessen läßt, diese dem reich zweyfachen nutzen schaffende stadt solcher gestalt ohne noht und fast vorsetzlich ruinirt oder wenigstens in die eusserste gefahr gesetzet, wo nicht gar durch desperation in frembde gewalt gebracht werden solte." Sodann wird das Unzuverlässige und Gefährliche eines auch nur für eine gewisse Zeit oder für eine bestimmte Summe bewilligten Zolls, das in den früheren Schreiben nur angedeutet war, hell beleuchtet: „Wie viele und welche controlleurs, von deren treu man versichert, solten dazu gehalten werden; wann und wie würde man zur liquidation kommen; und dürfften nicht aus zu decourtiren praetendirenden kosten auff zöllner, visiteurs, blockhäuser, garnisonen, orlogsschiffe etc. die tonnen goldes zu millionen werden? dahingegen es sothaner erhöhung und der langen zeit nicht bedürffen möchte, um der stadt commercio lenta hac tabe das garaus zu machen." Schließlich wird dann das entscheidende Moment klipp und klar ausgesprochen: „Daß endlich ihre königl. majestät bey der conservation des elbcommercii ein grosses interesse haben, daran zweiffelt niemand. Aber wir wissen auch, daß dessen interesse noch grösser sey, das elbcommercium von Hamburg nach Altona und Glückstadt zu ziehen. Und dazu bedarff es ja wol warhafftig keines andern expedientis, als selbige beyde oerter von den zollen zu eximiren."

Indessen hatte Christian mit seinen Bemühungen am kaiserlichen Hofe wenig Erfolg. Nicht nur deutsche Reichsstände, vor allem die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg und Celle, sondern auch Schweden und die Generalstaaten verwandten sich beim Kaiser für die Stadt. Auf dänischer Seite gab man bald offen der Befürchtung Ausdruck, daß Hamburg eher bei seinen alten Privilegien verbleiben werde, als daß die dänische Krone „bey iterirenden gesuche des glückstädtischen elbzolls dereinst

glücklich fahren dürffte“, und in der Tat blieb Christian dieser Weg, den hamburgischen Handel und Verkehr nach Altona und Glückstadt zu ziehen, versperrt. Die Frage des Elbzolles schied im Laufe des Jahres so sehr aus, daß ihrer in dem Rezeß von Kopenhagen, durch den am 16./30. Aug. 1692 dieser Erpressungsfeldzug Christians seinen Abschluß fand, gar nicht besonders gedacht wurde.

Mehr Erfolg verhieß ein anderer Weg.

2. Enteignung hamburgischer Schiffe durch Mißbrauch dänischer Pässe.

Es ist bereits Gelegenheit gewesen, auf die Unsicherheit der Meere in jener Zeit hinzuweisen. Die zur See mächtigeren Staaten suchten der ihren Schiffen drohenden Gefahr durch Konvoyierung ihrer Kauffahrteiflotte zu begegnen, und selbst das schwache Hamburg hatte seit den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts einige Fahrzeuge zu diesem Zwecke zur Verfügung[1]). Aber auch das Geleit von Kriegsschiffen war oft nur ein zweifelhafter Schutz. Im Frieden, wenn man nur vor Seeräubern in Sorge zu sein brauchte, verbürgte es wohl fast immer eine genügende Beschirmung. Nicht so in Kriegszeiten. Für diese suchte man sich daher gern auf andere Weise zu helfen, nämlich durch fremde Pässe, die bei allen seefahrenden Nationen im Gebrauch waren und sich leicht beschaffen ließen. Auch die Hamburger nahmen zu diesem Hilfsmittel ziemlich häufig ihre Zuflucht. Als nun 1689 aufs neue der Krieg gegen Ludwig XIV. entbrannte und die Stadt, die zunächst ihrer Gewohnheit gemäß Neutralität zu bewahren trachtete, zu ihrem Leidwesen gezwungen worden war, im Juli 1690 die kaiserlichen Avokatorien in ihren Mauern anzuschlagen und den französischen Gesandten Bidal auszuweisen, war ihre Schiffahrt durch die französischen Kriegs- und Kaperschiffe aufs äußerste gefährdet. Die Grönlandfahrer mußten dies zuerst erfahren, denn bereits am 6. August wurden

---

[1]) Über das Konvoiwesen Hamburgs, Bremens, Emdens unterrichtet das erschöpfende Werk von Baasch.

ihnen neun reichbeladene Fahrzeuge weggekapert, und für die Folgezeit war wohl Schlimmeres zu erwarten. Der Schutz der beiden Stadtkonvoischiffe war ziemlich unsicher und konnte überdies nicht der gesamten Schiffahrt zuteil werden. Daher blieb den Hamburgern, wenn sie nicht so glücklich sein sollten, fremde Konvoi benutzen zu können, nur übrig, die Fahrt einzustellen oder fremde Pässe — gewöhnlich gebrauchten sie dänische — zu nehmen. Diese Notlage beschloß Christian V. zur Durchführung seiner Absichten auszunutzen.

Altonaer Kaufleute mußten an der Hamburger Börse verlauten lassen, sie wüßten, wie ein jeder, der ein Stück Geld daran wenden wolle, ohne Mühe einen dänischen Paß bekommen könne. Es sei nur nötig, daß man einem königlichen Untertanen entweder ein geringes Schiffspart wirklich oder bloß zum Scheine und für eine gute Belohnung übertrage oder ihn ermächtige, sich für den Eigentümer oder Mitreeder des Schiffes auszugeben und daß der Schiffer in Glückstadt oder Altona das Bürgerrecht gewinne. Der hamburgische Magistrat, dem auch davon zu Ohren kam, ließ unter der Hand Warnungen ergehen, aber es half nichts. „Schier der größte teil hiesiger schiffsrheder“ ergriff diesen „so heilsam und glücklich scheinenden beyraht mit beyden händen.“ Die Verlockung schien auch zu groß, und dann kam hinzu, daß „es an solchen leuten nicht mangelte, die gewinneswillen dergleichen participation pro forma gerne übernahmen, auch sonst das werk von allen seiten facilitirt ward.“ Was natürlich nichts anderes heißt, als: Die dänischen Behörden machten sich ein Vergnügen daraus, den Pseudo-Reedern, die lediglich versicherten, daß das Schiff ihnen und ihren — nicht benannten! — Mitkonsorten gehöre, Pässe auszustellen. In ganz besonders übler Lage aber befanden sich die Grönlandfahrer. Am 23. Februar, als die Vorbereitungen für die Reise im besten Gange waren, hatte Christian V. die Grönlandfahrt ohne dänische Pässe verboten. Was blieb ihnen also anderes übrig, als sich welche zu verschaffen? So segelten denn im Frühjahr 1691 eine ganze Anzahl hamburgischer Schiffe — unter ihnen auch viele Grönlandfahrer — mit dänischen Päs-

sen aus. Als sie aber im Sommer auf die Elbe zurückkehrten, wurde ihnen eine peinliche Überraschung zuteil. Inzwischen hatte nämlich Christian V. durch ein Reskript an die Kgl. Regierung zu Glückstadt vom 20. Juni und 19. Juli[1]) angeordnet, daß alle diese Schiffe als dänische Fahrzeuge anzusehen und nach eigens für sie zurecht gemachten Bestimmungen zu behandeln seien. Sie sollten in Glückstadt angehalten und nicht eher wieder losgelassen werden, als bis sich die Reeder durch eine Verschreibung verpflichtet hätten, ihre Schiffe zehn Jahre lang in der Fahrt zu halten und stets in dänischen Häfen und Landen zu laden und zu löschen. Außerdem mußte sich der Schiffer eidlich verpflichten, in diesen zehn Jahren mit seiner Familie in dänischem Gebiete seinen Wohnsitz zu nehmen. Für alles dieses — auch für den Schiffer — mußten die hamburgischen Reeder eine Kaution von tausend und mehr Talern erlegen oder Bürgen dafür stellen. Außerdem aber — und das war das Schlimmste — mußten sie sich, obwohl Bürger oder Einwohner Hamburgs, anheischig machen: „mit renunciirung aller exceptionen, insonderheit excusionis ordinis wie auch fori . . . jederzeit . . . mandata und citationes . . . immediate von hiesiger königl. regierungs-cantzeley . . . ohne subsidialibus annehmen und darauff anhero in persohn erscheinen, oder per procuratorem, oder auch obstehende 2000 rdr. bezahlen"[2]) zu wollen. Werde dieser Verschreibung in irgend einem Punkte zuwider gehandelt, so sei der König befugt, das ganze Schiff mit allem Zubehör, es sei beladen oder nicht, auf allen Häfen, Strömen, Seen und Reeden, wo es immer anzutreffen sein möchte, anzutasten, zu nehmen, zu verkaufen und sonst damit zu schalten und zu walten. In einem weiteren Schreiben vom 25. Juli[3]) gab dann der König der Glückstädter Regierung, die über die Handhabung der Verordnung nicht im Klaren war und in Kopenhagen deswegen ange-

---

[1]) St. A. H.

[2]) Aus einer solchen Verschreibung mit hamburgischem Bürgen, dessen Name in der Abschrift ausgelassen ist; Stb. H.

[3]) Ebd.

fragt hatte, noch einige nähere Anweisungen. So genehmigte er, daß von solchen Reedern und Schiffern, die dänische Untertanen seien und tatsächlich in Glückstadt und Altona wohnten, die vorgeschriebene Kaution aber nicht aufzubringen vermöchten, auf Schiffe, die ihnen allein zugehörten, an Stelle der Kaution ein Bodmerei- und Verpfändungsbrief— „es sey in genere oder mit exprimirung eines gewissen qvanti, wie ihr esz zu unsern diensten am fürträglichsten erachten werdet" — angenommen und die Schiffe darauf unverzüglich losgelassen werden sollen. Ebenso erklärte er sich damit einverstanden, daß denjenigen Untertanen, die angegeben hatten, hamburgische oder fremde Interessenten in ihren Schiffen zu haben, ein Aufschub bewilligt werde, damit sie sich mit diesen wegen der von ihnen geforderten Kaution bereden könnten. Für dänische Untertanen hatte die Regierung zu Glückstadt also Milderungen der harten Bestimmungen angestrebt und erhalten. Gegen die hamburgischen Schiffspartner bzw. -eigentümer waren sie ihr aber anscheinend noch nicht scharf genug gewesen, denn sie hatte sogar an den hamburgischen Rat schreiben wollen, er solle die Schiffe herausgeben, die von dänischen Untertanen für ihr Eigentum erklärt, infolgedessen dänischer Pässe teilhaftig und mit diesen in der Fahrt gehalten worden seien! Aber das fand selbst ein Christian V. „verschiedener ursachen halber bedenklich." Er versprach sich schon davon Erfolg genug, wenn gemäß seiner Anordnung alle Schiffe beim Vorbeipassieren angehalten und die mit dänischen Pässen fahrenden zur Stellung von Kaution oder Bürgschaft angewiesen würden. Er ging dabei von der — besonders für die Grönlandfahrer zutreffenden — Erwägung aus: es sei „nicht zu vermuhten, daß die rehder umb der geforderten caution willen ihre fahrt werden einstellen und mithin bey diesen zeiten dadurch mehr alsz nicht die caution importiret, verliehren wollen." Eine bessere Beleuchtung können die Machenschaften des Königs nicht erfahren als durch diese seine eigenen Worte.

Eine Sorge aber hatte Christian V., daß die Hamburger fortan schwedische Pässe nehmen könnten. Darum gedachte

er die nötigen Schritte zu tun, damit dem „so viel möglich vorgebauet werde.“ Er teilte der Regierung zu Glückstadt mit, er werde „die notturfft deszfalls an den könig von Schweden gelangen laszen“ und befinde es für gut, alle diejenigen hamburgischen Schiffe, für die durch vorherigen Eid dänische Pässe erschlichen worden seien, anzuhalten, auch wenn sie mit schwedischem Paß und unter schwedischer Flagge führen, da sie durch das Nehmen schwedischer Pässe zu „offenbahren Lorrendreyern“ geworden seien. Außerdem sei es nötig, nicht nur der schwedischen Regierung zu Stade von einem jeden solchen Falle Mitteilung zu machen, sondern ihr sofort, im voraus, von den beabsichtigten Lorrendrehereien Kunde zu geben, mit der Bitte, solche Betrüger nicht gegen Dänemark in Schutz zu nehmen. Ob man von dänischer Seite tatsächlich mit diesem — in Anbetracht der Art und Weise, wie die hamburgischen Schiffe in „dänische“ umgewandelt worden waren — geradezu unglaublichen Ansinnen an Schweden herangetreten ist, war nicht möglich festzustellen. Ein Meisterstück wäre es jedenfalls nicht gewesen. Es sei ganz abgesehen davon, daß dadurch Schweden gezeigt worden wäre, mit welchen unsauberen Mitteln der dänische König handtiere. Wenn man nur bedenkt, was Christian eigentlich von seinem nicht gerade freundwilligen Nachbar verlangte — im Grunde doch nichts anderes als die völlige Auslieferung des hamburgischen, wie fast des gesamten Elbhandels an Dänemark — so sollte man die Anweisung an die königliche Regierung in Glückstadt nicht für möglich halten.

Im übrigen jedoch wurde gemäß den soeben gekennzeichneten Bestimmungen verfahren. Sämtliche hamburgischen Schiffe wurden durch scharfe Kanonenschüsse gezwungen, vor Glückstadt beizulegen. Die Fahrzeuge, die keine dänischen Pässe hatten, durften, nachdem ihrem Schiffer einige Kronen als Bezahlung für die Schüsse abgepreßt waren, weitersegeln, die anderen wurden festgehalten. Die hamburgischen Interessenten mußten nach Glückstadt kommen und sich wohl oder übel zu den verlangten Verschreibungen bequemen, Kaution leisten oder Bürgen stellen. Jetzt war die Bestürzung in Hamburg groß. In einem

de- und wehmütigen Schreiben[1]) vom 1. September wandte sich der Rat an Christian V. Der König möge es in gnädigster Ansehung ihrer „schweren und theuer beschwornen amptszpflicht nicht ungütig deuten,“ wenn sie ihre „unentbehrliche klagten“ vorbrächten. Durch amtliche Untersuchung sei festgestellt, daß bei dem größten Teile der in diesem und im vorigen Jahre mit dänischen Pässen begnadeten Schiffe „dehro unterthanen fast wenig, hiesige bürger und einwohner aber am allermeisten intereßiret sein“ und daher die Anwendung der königlichen Bestimmungen „dieser stadt noch übrige wenige commercien in unverwindlichen schaden und abgang setzen würde.“ Der Rat sei zwar weit entfernt, die vorgekommenen „irregularitäten und modos obliqvos“ gutzuheißen, besonders da alles wider sein Wissen und Wollen geschehen sei; er bitte aber, die schwere Zeit und vor allem die Verlockung durch dänische Untertanen in Erwägung zu ziehen, da königliche „bediente und unterthanen eintzig und allein an allen schuld seyn.“ Die den hamburgischen Reedern abgenötigten Zugeständnisse seien „hart, ungewöhnlich, ja fast unerhört.“ Es sei ihnen „ein pur unmögliches zu leisten“ auferlegt worden; denn durch den Zwang, in dänischen Häfen zu laden und zu löschen, werde es dahin kommen, daß ihnen „alle fahrt auff dieser stadt abgeschnitten, alle chargirung hamburgischer effecten difficil, ja fast unmöglich gemacht, dieser stadt aber fürnehmlich undt dehren navigation fast das garausz gemacht werde.“ Darum ergehe an den König die flehentliche Bitte, die Verordnung „wo nicht gar auffzuheben, wenigstens dahin zu milteren, daß dieselbe alle diejenigen schiffe, woran dieser stadt bürger und eingesessene den größten antheil erweiszlich haben möchten, nicht concerniren und sothane hiesige intereßenten unter unseren päszen und seebrieffen damit nach Belieben zu fahren undt zu schalten nicht gehindert noch molestiret, auch falsz einige derselben die geforderte verbindlichkeiten und cautiones schon geleistet hetten, dieselbe wieder erlaszen werden mögen.“ Dagegen sei der Rat gern er-

[1]) Stb. H.

bötig, „wan etwan ein oder anderer . . . daran participirender [dänischer] unterthan bey fürwehrenden krieg das seinige unter unseren päszen nicht hazardiren wolte, es in die wege zu richten, daß derselbe für seine portion von den übrigen hiesigen mitrehdern alle billige undt vergnügliche satisfaction gegeben werde.“ Diesem Briefe, auf den die Stadt eine Antwort nicht erhalten zu haben scheint, folgten, wie üblich, Bittschreiben[1]) an das Oberhaupt und die Fürsten des Reiches. Der Rat dankte dem Kaiser zunächst dafür, daß er dem Gesuche Christians V. um den Glückstädter Zoll noch nicht nachgegeben habe und brachte dann seine Klagen gegen den bösen dänischen Nachbar vor. Es scheine, als „habe Ihre Königl. May. auff diese stadt eine mehrere ungnade geworffen und sich zugleich vorgenommen, unsz davon solche effectus fühlen zu laszen, die hiesigen commercio empfindlicher und luctioser seyn können, alsz jener elbzoll selbst nicht gewesen seyn möchte.“ Über eine Rückäußerung des Kaisers verlautet nichts. Bei den Fürsten aber hatte Hamburg Erfolg. Georg Wilhelm und Ernst August, die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg-Celle, verwandten sich beim Kaiser für die Stadt „in dieser ihr an das hertz und an die innerste seele gleichsamb dringenden angelegenheit.“ Hierzu fühlten sie sich nicht nur als Garanten der zwischen Hamburg und Dänemark geschlossenen Verträge verpflichtet, sondern ebenso, weil „die führende crayszämbter, auch unser und unsers gesambten hauses landen an conservation dieser guten stadt besonders mithangenden interesse unsz deszen umbgang zu nehmen nicht zulaszen“ und legten schließlich dem Kaiser dringend ans Herz, „solche kräfft- und schleunige hülffs- und remedirungsmittel allergnädigst zu entschlieszen und zu verfügen, wie der sachen rechte bewantnus, der stadt gerechtsahme und wolfahrt, die errichtete pacta und ertheilte declarationes und des gesambten reichs und bevorab dieses und der benachbahrten krayse hohes interesse anhand giebet.“ Damit begnügten sie sich aber noch nicht, sondern machten auch den König von Schweden, die Kurfürsten

---

[1]) St. A. H., Stb. II.

von Sachsen und Brandenburg — unter Übersendung der hamburgischen Beschwerden — auf die von Dänemark drohende Gefahr aufmerksam mit dem Hinweise, daß „der völlige ruin des hamburgischen commercii nicht allein, sondern auch der gantzen stadt darob unvermeidlich würde erfolgen müszen" und mit dem Ersuchen, sich Hamburgs kräftig und nachdrücklich anzunehmen.

Bei dem schwedischen Könige wurde die Stadt auch selbst mit einem überaus servilen Schreiben[1]) vorstellig, in dem es hieß, der glückliche Ausgang der hamburgischen Bemühungen beim Kaiser werde „auszer allen zweiffel gesetzet werden, wan ew. königl. may. auch ihres höchsten orthes sich unserer hierunter mit anzunehmen der bedrückten stadt die erbarmende güthigkeit erweisen wolten." Es wird dann zwar versichert, die Stadt betrachte die erbetene Fürsprache lediglich als eine „mit unsterblichen danck unterthänigst zu erkennende grosze wohlthat von ew. königl. may. gnädigster zuneigung" und nehme daher davon Abstand, auseinanderzusetzen, welchen Schaden die schwedische Krone selbst von den dänischen Neuerungen haben werde, aber trotzdem wird mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, der dänische König werde, um das begonnene, widerrechtliche Anhalten der Schiffe fortführen zu können, dauernd Kriegsschiffe auf der Elbe halten und sich dadurch in den Stand setzen, „nicht allein dieser stadt nach eigenen belieben zu insultiren, sondern auch anderen an der elbe situirten herschafften, absonderlich bey etwan verändernden coniuncturen, groszen schaden zuzufügen." Sehr gefährlich sei ferner die außerordentliche Verstärkung der dänischen Flotte durch die zwangsweise Enteignung einer leider sehr großen Anzahl hamburgischer Schiffe, von denen „viele 30 und mehr, ja einige gahr 50 canon führen." Auch in anderer Weise werde die schwedische Krone durch die dänischen Machenschaften aufs empfindlichste geschädigt werden. Denn da die enteigneten Schiffe in dänischen Plätzen ein- und ausladen müßten, werde Handel und Verkehr von Hamburg

---

[1]) 1691 Sept. 15, St. A. H., Stb. H.

dorthin gezogen, der schwedische Elbzoll zu Stade aber „aufs höchst deteriorirt und geschmälert, wo nicht gar fruchtlos gemacht“ werden, besonders, da „alle noch etwan nach dieser stadt destinirte wahren in keinen alsz dänischen unterthanen zugehörigen und besagten zollen nicht unterwürffigen kleinen schiffsgefäszen anhero transportiret werden mögen.“ Auf schwedischer Seite konnte man sich der Wahrheit dieser Ausführungen der Stadt Hamburg nicht verschließen, und so wies Karl XI. seinen Gesandten in Wien an, „bey dem keyserl. hoffe zu deren faveur guthe und kräfftige officia dahin anzuwenden, dasz selbiger stadt, alsz zum römischen reiche gehörig, die gebethene und verlangte protection wieder die geklagte bedrängniszen undt vielleicht zu ihren gäntzlichen ruin angesehenen turbationes wiederfahren undt bestermaszen die hülffliche handt darunther gebothen werde.“ In gleicher Weise wurde der schwedische Gesandte in Kopenhagen beauftragt, zum besten der Stadt „alle thunliche officia“ vorzukehren und dahin zu wirken, daß die Krone Dänemark der Stadt Hamburg „nichts ohnbilliges noch newrliches anmuthen undt aufdringen möge.“[1])

Wenn Christian V. wirklich des Glaubens gewesen war, — wie nach dem oben Mitgeteilten angenommen werden muß — der König von Schweden werde so verblendet sein, ihm bei seinen Unternehmungen gegen Hamburg die Hand zu reichen und sich selbst das Wasser abzugraben, so wurde er hierdurch eines Besseren belehrt. Und das energische Eintreten anderer Reichsstände für die Stadt mußte ihm die Augen darüber öffnen, daß er auch von dieser Seite keinen Beistand zu erhoffen habe. In derselben Flugschrift, mit der man dänischerseits den Glückstädter Zoll so unglücklich verteidigt hatte, suchte man jetzt auch in dieser Frage Anhänger zu werben. Aber auch hier versagte der ungeschickte Verfasser vollständig, mußte es schließlich, denn das unlautere Vorgehen des Königs gegen die als selbständiges Glied des Reiches anerkannte Stadt war schlechterdings nicht zu verteidigen. Wenn versucht wurde, die Machen-

[1]) Ebd.

schaften Christians als notwendig zu erklären, um gemäß einer mit England und Holland getroffenen Vereinbarung den hamburgischen Handel nach dem befehdeten Frankreich zu verhindern, so ist das ein ebenso törichtes wie klägliches Beginnen. Was hatten z. B. Archangel -und Grönlandfahrer mit dem Handel nach Frankreich zu tun? Und mit wie raffinierter Berechnung hatte er gerade diese letzten zur Entnahme dänischer Pässe genötigt! Wenn ferner erklärt wurde, es sei „ganz ungereimt und lächerlich", zu behaupten, daß der König „durch ertheilung dero pässe an die hamburgische einwohner der stadt commercien zu ruinieren" trachte, so muß man sich beinahe über die Einfalt der dänischen Behörde wundern, die ein solches Machwerk in die Welt hinaussandte. Ähnlich steht es mit der Verdächtigung, daß der hamburgische Rat von dem Tun seiner Bürger „gute wissenschaft gehabt und dennoch, so lange er davon einigen nutzen genossen, dazu gerne still geschwiegen, diese corde auch wohl nimmer touchiret haben würde, wann mehrerwehnte convention [mit Holland und England] und folglich die darausz entsprungene inqvisition nachgeblieben wäre." Selbst wenn diese Beschuldigung vielleicht bis zu einem gewissen Grade zutreffen mochte, war sie doch nicht im geringsten geeignet, die Handlungsweise des Königs weniger anrüchig erscheinen zu lassen oder gar zu rechtfertigen.

Es fiel denn auch dem Syndikus von Bostel nicht schwer, nachzuweisen, daß bei diesem falschen Spiele das Übermaß der Schuld auf dänischer Seite zu suchen sei. Gegenüber der von Christian V. vorgeschützten Vereinbarung mit Holland und England zur Verhinderung des Handels nach Frankreich wirft er die Frage auf, warum man denn alle bekanntermaßen nach Häfen in neutralem- oder Freundeslande gehenden und von dort kommenden Schiffe zu einer zehnjährigen Verbindlichkeit zwingen und sie notwendig zu Glückstadt und Altona und nicht in Holland oder Hamburg laden und löschen lasse, wenn man nur die Fahrt nach Frankreich verhindern wolle?; warum man denn gar nichts von diesen seltsamen Forderungen beim Erteilen der

Pässe, sondern erst viel später habe verlauten lassen, nach dem „vielleicht bis 100 oder mehr“ hamburgische Schiffe dänische Schiffspapiere bekommen hätten, und warum man schließlich fremde Leute zwinge, solche Pässe zu behalten und zu gebrauchen, die sie nicht mehr begehren und deren sie sich tausendmal lieber entledigen möchten? Es sei doch klar, daß damit nur der Zweck verfolgt werde, Handel und Schiffahrt von Hamburg nach Glückstadt und Altona zu ziehen, die „für sich niemahlen nur zehen dergleichen schiffe in der welt gehabt haben.“ Er spottet darüber, daß die dänischen Behörden Pässe an Leute ausgegeben hätten, die „schlechte und notorie schiffsparthen, viel weniger gantze schiffe zu erkauffen unvermögende leute seyn“, und führt treffend aus: „Wann nun etwan ein miserabler schuster oder schneider zu Altona attestirt, er sey eigener oder mittrheder in diesem oder jenem schiffe; wann dergleichen attestirunge mit hauffen einen tag nach dem andern vorkommen; wann der magistratus loci sothanen der deucalionischen kinderzeugung ähnlichen anwachs von schiffen blindlings glauben beylegt, qva data porta publica dacumenta darob zu ertheilen kein bedencken hat und wegen der condominorum mit den generalen praedicato von ‚consorten‘, ohne dieselbe specificiren zu lassen, sich contentirt; und wann nach praetensive allererst ex post facto detegirten dabey gebrauchten frauden und unterschleiffen die unterthanen, welche dergestalt ihre obrigkeit verleitet und betrogen haben sollen, nicht eins darüber besprochen, vielweniger bestrafet werden: ist jemand unter uns allen, der sich überreden lassen wird, es sey nicht eine gemachte karte und gleich anfangs dahin angesehen gewesen, wie es sich nunmehr eussert?“ Dabei ist der hamburgische Wortführer keineswegs geneigt, seine schwer getroffenen Mitbürger von aller Schuld freizusprechen, aber er meint: „wenn man das werck mit unpassionirten augen ansiht, so wird dennoch ein jeder mit mir bekennen müssen, daß sie vielmehr mittleyden als bestraffung verdienen. Miser est, qui invitus fit; und ohne der gefahr, worinnen sie ihre schiffe von frantzösischen flotten und capern gesehen, würden sie wol gewiszlich den kopff in diese schlinge nicht ge-

steckt haben.“ Sodann wird treffend daran erinnert, daß niemand dadurch Schaden gelitten habe, höchstens des Reiches Feind, dem dadurch das eine oder andere Schiff entgangen sein möchte. Wenn der dänische König aber durchaus „satisfaction praetendire“, so kenne man ja die wahren Schuldigen, nämlich die dänischen Untertanen zu Glückstadt und Altona, die ihre Obrigkeit betrogen und auf falsche Angaben hin die Pässe erschlichen hätten, um sie dann an andere, vielleicht unter Berechnung zehnfacher Kosten, zu verkaufen. Daß man dagegen deren betrügerische Handlungsweise dazu mißbrauche, sich fremdes Gut anzueignen, woran jene „nec verum titulum nec ullam possessionem oder doch höchstens nur das geringste antheil jemahlen gehabt“ hätten, und nur deshalb, weil der wirkliche Besitzer in einfältigem, gutem Glauben „und nach dem exempel fast von allen nationen bey vorigen kriegen“ bald bei diesem, bald bei jenem die Wohltat solcher Pässe gesucht habe, dazu sei kein Schein Rechtens vorhanden. Bleibe der König bei seinen unbilligen Verfahren, so seien alle mit Kaution belegten Schiffe für die Stadt nicht allein für verloren zu schätzen, sondern der Verlust werde noch vervielfältigt durch deren anderweitige Ladung und Löschung und der infolgedessen unausbleiblichen Abwanderung des Handels nach Orten, „die bloß ad aemulationem dieses emporii in civitates erigirt werden wollen und mit vielen privilegien, zollfreyheiten und anderen praerogativen deszwegen begabt“ seien. Die unerträglichen Bedingungen, die man den zu den Verschreibungen genötigten Reedern und Bürgen abgepreßt habe, setzten sie der Gefahr aus, daß ihnen alle Jahre ein Stück Geld unter dem Vorwande irgend einer „in pice gesuchten contravention“ abgenommen werde mit dem von dänischer Seite erhofften und kaum ausbleiblichen Erfolge, daß, wenn „der schwamm neunmahl gedrückt und die caution indessen stets ungeschmählert bleiben musz, zuletzt bey annahenden termino der erlöschung unter einen neuen fingirten hader das gantze schiff dennoch verlohren gehen möchte; die unter solcher unerträglichen beschwerde seufftzende dürfften endlich Hamburg verlassen und ihre wohnung dahin

transferiren müssen, da sie wieder freye leute werden und zugleich itzterwehnter praerogativen geniessen können. Dagegen kann es nicht fehlen, daß Glückstadt und Altona auf solchen verfall des hamburgischen commercii von tage zu tage anwachsen, nebstdem die daselbst wohnende trafiqvanten den Hamburgern alle secreta commercii ablauren, calandise, commissionen und correspondence mittelst habender mehrern beqvemlichkeit, leichteren kosten etc. abspenstig machen."

Hiermit war die Lage Hamburgs vollkommen richtig gekennzeichnet. Christian V. hatte eben sein Mittel zur Knebelung der Stadt vortrefflich gewählt. Und zu diesen, den gesamten hamburgischen Handel und Wandel aufs ärgste gefährdenden Maßnahmen des Dänenkönigs gesellte sich nun noch die dritte, die dem damaligen vorzüglichsten Zweig der hamburgischen Schiffahrt mit einem Schlage ein Ende zu machen oder doch wenigstens solche Fesseln anzulegen drohte, daß ein Wettbewerb mit Aussicht auf Gewinn unmöglich wurde.

3. Das Verbot der Grönlandfahrt.

a) Seine Vorläufer.

Im Jahre 1691 geschah es, wie oben angedeutet, nicht zum ersten Male, daß Christian V. der hamburgischen Grönlandfahrt Schwierigkeiten zu machen suchte. Bereits 1672, als in Rendsburg zwischen hamburgischen und dänischen Bevollmächtigten wegen der Huldigung des 1670 zur Regierung gekommenen Königs verhandelt wurde, beschwerte sich der dänische Statthalter von Ahlefeld darüber, daß Bürger der Stadt „in Grönland und Spitzbergen ohne Erlaubnis Fischfang getrieben" hätten[1]. Doch sind damals irgendwelche Weiterungen in dieser Sache nicht erfolgt. Einige Jahre später, 1675/76, als die Spannung zwischen Hamburg und dem immer drohender werdenden Christian V. bereits bedenklich zugenommen hatte, kam man dänischerseits nochmals darauf zurück. Diesmal gingen die Schereicn von den Glückstädtern aus, die seit 1671 sich an der

[1]) Gallois G. II, S. 410.

Grönlandfahrt beteiligten. Sie hatten keine Lust, den Zoll zu bezahlen, der ihnen in Hamburg für Tran und Fischbein als Tonnen- und Bakengeld abverlangt wurde, und wandten sich im Frühjahr 1675 beschwerdeführend an den dänischen König[1]). Sie begnügten sich jedoch nicht damit, Abhilfe gegen die Zollplackerei zu erbitten, sondern benutzten diese Gelegenheit, dem unbequemen großen Nachbar einen bösen Streich zu spielen, indem sie dessen Berechtigung zur Grönlandfahrt überhaupt anzweifelten. Sie machten nämlich geltend, daß der Walfisch „in Grönlandt, alsz welches ohnstreitig in ew. königl. mt. territorio belegen, gefangen wirt", und wiesen darauf hin, daß die Hamburger im vorhergehenden Jahre (1674) sich nicht gescheut hätten, mit 75 Schiffen[2]) dorthin zu fahren, „ohngeachtet sie unsers wiszens von ew. königl. mt. dazu keine permission haben". Die dänische Regierung in Glückstadt beeilte sich, diese Anschauung zu der ihrigen zu machen, übersandte eine Abschrift der Beschwerde an den hamburgischen Rat, forderte „abstellung und erstattung desz ohnbefugsahmer weise abgenommenen zolls" und bemerkte, die Hamburger seien in Grönland „ohne ihrer kön. mayt. auszdrückliche permißion zu fischen nicht befugt, weshalb diese „allerdienlichen orten in dero königreichen, fürstenthümern und landen, da man solches nicht in zeiten abstellen solte, solche anstalt ohnzweiffentlich verfügen werden, welche hernegst zu der stadt, sonderlich derer commercirenden bürger groszen schaden ohnauszbleiblich gereichen und nicht leicht zu redreßiren und widerumb zu endern." Hamburg beantwortete alle Punkte ablehnend. Zur Erhebung des Tonnen- und Bakengeldes sei es berechtigt; der von den Glückstädtern in ihrer Beschwerdeschrift gebrauchten Bezeichnung Hamburgs als einer dem dänischen Könige „erbuntertänigen" Stadt müsse aufs schärfste widersprochen werden; der Vorwurf, daß die Hamburger mit dem Walfischfange irgendwie in des Königs Hoheit ein-

---

[1]) Sämtliche in dieser Angelegenheit gewechselten Schriftstücke im St. A. H.

[2]) Es waren nur 74.

griffen, sei gänzlich unbegründet. Vielmehr seien sie „von allen zeiten her gleich andern nationen" zu dieser Fischerei, die „in mari natura libero" ausgeübt und auf Grund der ihnen zustehenden freien Seefahrt betrieben werde, wohlberechtigt und müßten daher „demjenigen, wasz deszwegen die supplicirende intereßenten, ihro königl. maytt. diese stadt verhast zu machen fürgetragen, . . . contradiciren." Mit der Antwort ließ sich die dänische Regierung ein gutes Jahr Zeit, schlug dann aber einen scharfen Ton an, besonders wegen „desz von ihnen . . . impertinenter und gantz unbefugter weise genannten beyworts erbunterthänigkeit" und wegen des Tonnen- und Bakengeldes, hinsichtlich dessen die Stadt, wie üblich, zu hören bekam, daß ihr „blosz das onus und die beschwerde, die tonnen zu legen und baken aufzurichten zu befoderung der schiffahrt und desz commercii" zustehe. Wenig Eindruck mußte auf die Hamburger machen, was zur Rechtfertigung der dänischen Hoheit über den grönländischen Walfischfang vorgebracht wurde, nämlich „daß jetzberührte assertio ratione ‚maris liberi' nicht indistincte wahr und als unstreitig von allen an dem meer belegenen potentaten angenommen und gestanden, sondern vielmehr das contrarium, nemblich ‚mare clausum', mit guten gründen bewehret wird, maszen notorium, was Engelland desz alleinigen juris desz heringsfangs in dem canal wieder Holland ausz solchem fundament starck asserirt und behauptet". Der Vergleich hinkte denn doch zu sehr, es fehlte jede Grundlage dafür. Denn „an den Küsten von Grönland und Spitzbergen hatte" — wie Lindeman[1]) zutreffend betont — „Dänemark auch nicht einmal einen Schein von Vorrecht," geschweige denn auf das dazwischen- und umliegende freie Meer. Dieses mare clausum bei Spitzbergen-Grönland, das der dänische König nur gegen das schwache Hamburg zu vertreten wagte, gegen die Walfischfang treibenden Seemächte aber nicht erwähnen durfte, war nur der fadenscheinige Vorhang, der die nackte, im Hintergrunde lauernde Gewalttat verbergen sollte. Ebenso wenig wurde das dänische Hoheits-

---

1) S. 60.

recht erwiesen, wenn in dem Schreiben weiter auf die bereits erwähnten, im Jahre 1672 zu Rendsburg vorgebrachten Beschwerden Bezug genommen und gesagt wurde, daß schon damals „wegen solchen de facto ohn ihr. kön. maytt. allergnädigsten consens unterfangenen walfischfanges satisfaction von der stadt begehret und erfordert, ihnen also gar kein eintzig gerechtsahm gestanden worden." Bloßes „Begehren" und „Fordern" konnte selbst das schutzlose Hamburg nicht überzeugen. Die Glückstädter Regierung war entschieden nicht hinreichend über die Frage unterrichtet, sonst wäre es kaum zu verstehen, warum sie sich nicht auf die dem Hamburger Johann Been ausgestellte Verschreibung Christians IV. und deren Bestätigungen durch Friedrich III.[1]) berufen hat, wie es 15 Jahre später tatsächlich geschehen ist. Doch fügte sie wieder eine Drohung bei; sie behielt sich vor, für den bisherigen ohne Erlaubnis unternommenen Walfischfang Rechenschaft einzufordern und stellte für den Fall, daß diese in Güte nicht zu erzielen sei, „zulängliche mittel, dieselbe einzutreiben" in Aussicht. Hamburg ging in der Antwort auf den von Dänemark angeschlagenen schärferen Ton ein. Die Erwiderung im Punkte „Erbuntertänigkeit" fiel sogar recht grob aus[2]), wofür jedoch in der dänischen Antwort gebührend heimgezahlt wurde[3]). Hinsichtlich des Tonnen- und

---

[1]) Darüber ist früher ausführlich gehandelt.

[2]) . . . „solte auch unseresz ohrtesz, diese mühesahme collectirte heterogenea der gebühr abzufertigen und die feder einzukürtzen, eines gantzen jahres zeit bedürffen, wan nicht der gegen ihr. königl. mt. von Dennemarck, unserm gnädigsten herren, tragender respect diese hitze übergehen zu laszen unsz erinnert".

[3]) Nun hätten wir nimmer eine solche schimpf- und anzügliche, auch gar in facto unerfindliche antwort vermuthet, sondern es vielmehr sicherlich dafür gehalten: wan irgend ein inciviler und unbedachtsahmer concipient dieses schreibens ausz unzeitiger unbesonnenen hitze solche verkleinerliche formalien demselben hineingerücket, dasz bey solchen schreibens collegial-revisione und verlesung eines gantzen, wie bekannt ausz vielen verschiedenen, qualificirten personen bestehenden rahts oder deszselben vor-

Bakengeldes wich die Stadt dagegen einen Schritt zurück. Es mochte ihr doch lieb sein, den Streitfall, der zu so unliebsamen Erörterungen über die Berechtigung der hamburgischen Grönlandfahrt geführt hatte, aus der Welt zu schaffen, und deren wird denn tatsächlich in dem Briefe mit keinem Worte gedacht. Auch die dänische Regierung, die in ihren Antwortschreiben — der letzten erhaltenen Nachricht über diesen Streit — schroff auf ihrer Forderung, Abstellung und Rückerstattung des Zolles, beharrte, kam mit keiner Silbe auf die Frage der Berechtigung zum Walfischfang zurück, ein sicheres Zeichen, auf wie schwachem Grunde die dänischen Ansprüche ruhten, auf so schwachem, daß selbst in den für Hamburg so schlimmen Jahren 1679 und 1686 nichts davon verlautete. Indessen ließ doch schon diese letzte Antwort der Glückstädtischen Regierung erkennen, daß für Dänemark in dieser Angelegenheit noch nicht das letzte Wort gesprochen sei. Die Hamburger hatten in hochfahrender Weise geäußert: „Für soviel die glückstädtische intereßenten bey der grönländischen schiffarht mit ihren wenigen tran und wallfischbahren anbelanget, können die unsrige ihrer zufuhr gar woll entrahten", worauf ihnen erwidert wurde, die Herren sollten „hiesige wenige grönlandische handlung nicht so schimpflich, wie geschehen, aestimiren und verächtlich halten, sondern vielmehr wolbedächtig erwegen," daß „Gott . . . als ein abgesagter feind alles stoltzes und hochmuhts, durch mannigfaltige mittel und wege, auch sonderlich durch wiederentwändung desz commercii und deszen versetzung auf andere örter und städte mit Hamburg bald das humiliavit spielen kan." Das war eine ziemlich deutliche Drohung. Denn die Hamburger mußten merken,

---

nehmen gewiszen deputirten solches keinesweges würde beliebet und genehmiget, sondern verworffen und dabey wolbedächtlich erwogen seyn, wie selbiges schreiben nicht irgend an ihre im Billwärder oder Vierlanden bestellte baurvoigte, sondern an ihrer kön. maytt. zu Dännemarck, Norwegen etc., ihres angebohrnen natürlichen landesfürsten und herren in dero fürstenthümern Schleswig Holstein etc. verordnete regierung gerichtet und abgegeben worden".

daß mit den „anderen Örtern und Städten“ in erster Reihe Glückstadt und Altona gemeint seien und daß der Gott, der das „humiliavit“ mit Hamburg spielen sollte, recht gut von Christian V. als deus ex machina dargestellt werden konnte. Aber auch ihr letzter Zweifel, die Worte so auszulegen, wäre verstummt, wenn sie das jetzt im Hamburger Staatsarchiv aufbewahrte, neun Punkte umfassende „Concept, wie gutter manier aufs beste, auch vermeintlich mit höchsten raison und recht, der importante[1]) grönländischen handell dehnen Hamburgern ab und zu Altena an sich zu ziehen wehre“ gekannt hätten. Das Schreiben ist nicht datiert, muß aber im engsten Zusammenhange mit der soeben behandelten glückstädtisch-hamburgischen Streitfrage, vielleicht 1676, jedenfalls jedoch vor 1685[2]) entstanden sein. Der Verfasser ist vermutlich in den der dänischen Regierung zu Glückstadt nahe stehenden Kreisen, wenn nicht gar in dieser selbst zu suchen. Denn mehrere Übereinstimmungen machen es wahrscheinlich, daß ihm deren Antworten an Hamburg bekannt gewesen sind. Schon die Überschrift des „Konzeptes“ erinnert auffallend an die „wiederentwändung des commercii und deszen versetzung auf andere örter und städte.“ Dann aber werden, um das vermeintliche dänische Hoheitsrecht am grönländischen Walfischfang zu erweisen, dieselben Gedanken entwickelt, zum Teil sogar dieselben Ausdrücke angewandt, z. B. bei Punkt 3, vor allem aber bei Punkt 8, wo auf das dominium maris und, mit besonderem Nachdruck, auf den Heringsfang der Holländer und die dafür von diesen an England zu leistenden Geldzahlungen hingewiesen wird. Zu welcher Zeit die Hamburger in den Besitz dieses Schriftstückes gekommen sind, bei dessen Lesen ihnen die Haare zu Berge stehen mußten, läßt sich leider nicht feststellen. Da es aber in den hamburgischen Schriften

---

[1]) Hsr. euportante.

[2]) In diesem Jahre beginnt Altonas Grönlandfahrt; das „Konzept“ hat aber das Nichtbestehen dieser Fahrt von Altona aus zur Voraussetzung. Was Lindeman veranlaßt haben mag, das Schriftstück in die Mitte des 18. Jh. zu verlegen, ist schlechterdings unerfindlich.

nirgends erwähnt wird, auch nicht in den Verteidigungsschriften von 1691/92, für die es doch eine ungeheuer wirksame Waffe geliefert hätte, so darf man wohl mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß es ihnen erst nach 1692 bekannt geworden ist.

Ohne Umschweif geht der Verfasser der Sache zu Leibe. Zur Aufrichtung einer „Königlichen Altonaischen Grönländischen Kompagnie" lasse man von den beiden, seit einiger Zeit in Altona ansässigen Schiffsbauern 1, 2 oder 3 königliche Schiffe von 150—160 Last fertigstellen, was mit mehr Vorteil als in Hamburg geschehen könne. Zugleich werde eine solche Leistung der Stadt sofort einen guten Ruf verschaffen und Hamburg Abbruch tun, da der Altonaer Strand über alle Maßen zum Schiffbau geeignet sei und daselbst die allerherrlichsten und allerschwersten Kriegsschiffe so gut und billig wie anderwärts auf Stapel gelegt und gezimmert werden könnten; die Schiffsbauerei werde von Jahr zu Jahr anwachsen, der Stadt zu großer Nahrung gedeihen und Handwerker aller Art herbeiziehen. Sei aber die Erbauung eigener Schiffe für den Anfang zu weitläufig, und hätten Leute von Rang und Stand („einige grandes") oder aber Kaufleute die Absicht, mit allergnädigster königlicher Erlaubnis eine „königlich freie grönländische Fischerei von Altona aus" ins Leben zu rufen, was mit 2, 3, 4 Schiffen nach Belieben versucht werden könne, so seien vielleicht in Altona selbst alte, für den Zweck geeignete Fahrzeuge zu haben, wenn nicht, zu jeder Zeit in Hamburg „recte oder unter der Hand" für einen billigen Preis zu kaufen. Sei eine solche „königliche oktroyierte grönländische Walfischfängerei" aber aufgerichtet, so habe man zu passender Gelegenheit den Hamburgern anzuzeigen, sotane Fischerei, das grönländische Territorium und noch mehr stehe dem dänischen Könige zu; die Hamburger hätten also zum höchsten Schaden der dänischen Untertanen ohne Ansuchen und Erlaubnis seit geraumen Jahren die Fischerei getrieben und bereits Fische im Werte von einigen Millionen gefangen; sie seien daher schuldig, dem Könige desfalls Genugtuung zu geben und hätten sich fortan des Walfischfangs zu enthalten — es sei denn, sie hätten durch eine einmalige Zahlung für immer oder

durch eine jährliche Zahlung für jedes Jahr die Erlaubnis dazu erwirkt und sich anheischig gemacht, die neu auszurüstenden Schiffe am Altonaer Strande von Altonaer Untertanen zimmern zu lassen und die gesamte Ausrüstung von Altonaer Untertanen zu erstehen; vom Schmiede alle Bolzen, Nägel, Anker usw.; vom Reeper das Takelwerk; vom Segelmacher die Segel und Hacken; von den Küpern leere Tonnen und sonstige Gefäße, von den Brauern das Bier, von den Bäckern das Brot, von den Krämern Fleisch, Speck, Grütze, Erbsen, Bohnen, Butter usw. Dadurch würden unausbleiblich verschiedene Handwerker veranlaßt werden, von Hamburg nach Altona überzusiedeln; die gute königliche Stadt aber, die zu solchem Werke und Negotio über alle Maßen wohl gelegen sei, werde in kurzer Zeit dadurch unglaublich anwachsen. Halte es der König für gut, die Hamburger fernerhin nicht mehr zu Grönlandfahrten zuzulassen, sondern Altona, als der vermöge seiner Lage dazu am besten geeigneten königlichen Stadt, allein für den grönländischen Walfischfang zu privilegieren, so könne es gar nicht ausbleiben, daß den Hamburgern in 1, 2, 3 Jahren „diese herrliche Nahrung" gelegt sein werde; verschiedene hamburgische grönländische Kaufleute würden alsdann ihrer Vaterstadt den Rücken kehren und sich in Altona niederlassen, wo allein sie ihr Geschäft fortsetzen könnten. Jedoch sei ihnen das natürlich nur unter den obigen Bedingungen zu verstatten. Scheine es dem Könige aber gut, den Hamburgern die grönländische Fahrt auch fernerhin zuzugestehen, so sei die dem Könige dafür zu leistende Entschädigung nach Gebühr zu bemessen, „gleich wie die Holländer den heringsfang an den Engelländern tewer recompensiren und bezahlen müszen!" Um eine solche Abgabe ohne Unterschleife zu verbürgen, müßten die von Grönland zurückkehrenden Fahrzeuge in Altona Anker werfen und den dortigen Behörden ihre Schuldigkeit entrichten; und zwar empfehle es sich, für jeden erbeuteten Fisch, „welchen man gewohnt ist, klein und grosz durcheinander rd. 1200, wenigst 1000 rd. circa zu taxiren", eine bestimmte Summe zu fordern, als 200, 150 oder 100 rd. Auf diese Weise werde dem König jährlich eine große Summe zu-

fließen. Denn wenn die Hamburger die Fahrt in der bisher gewohnten Weise fortsetzten, so würden sich bei mäßigem Fange 30,-40 bis 50 000 Rt., bei gutem Fange aber die doppelten Beträge ergeben. Um diesem drückenden Zoll zu entgehen, würden sich gewiß abermals verschiedene hamburgische grönländische Kaufleute nach Altona begeben und sich dort häuslich niederlassen „zum vortrefflichen auff- und zunehmung der guten stadt Altona." Was nun die Berechtigung anlange, eine solche Abgabe von den Hamburgern zu fordern, so ergebe sich diese daraus, daß des Königs Majestät mit höchstem billigen Fug „dasz recht von den walfischfang, als ihre maytt. territorium und darüber sie dasz dominium maris führen, praetendiren" könne, „in consideration, die Hollender für den heringsfang an Engelland gerecht sein müszen; welches exempel auff den wallfischfang bey ihre königl. maytt. und krefftigen argumento woll in comparation zu bringen ist." Außerdem würden es die Holländer unzweifelhaft sehr gerne sehen, wenn die Hamburger „in diesem negotio trubuliret werden, aus ursach, weiln sie dehnen Amsterdammern fast in den grönlendischen handel überlegen und desfals sondere joulosias gegen die Hamburger einige jahren geschopfet haben." Zudem sei der König durchaus in der Lage, den Hamburgern seinen Willen aufzunötigen. Denn von der vier Meilen von der Stadt gelegenen Hittler-Schanze aus könne er bequem mit 1, 2, 3 Schiffen die hamburgischen Grönlandfahrer niederzwingen, und er brauche nicht einmal zu befürchten, daß ihm irgend einer der „an dem elbstrohm dependirende[n] potentaten" deswegen Schwierigkeiten machen werde, da ja seine Maßnahmen lediglich die grönländische Fischerei und die darin verwendeten Schiffe berührten, „und es nur blosz eine particulier sache diesen handell betreffende" sei.

„Der Geist, welcher aus dem Schriftstücke spricht, ist bezeichnend für die Anschauungen jener Zeit, oder sagen wir lieber für die ungeheuerlichen Ansprüche, welche man auf dänischer Seite namentlich dem Schwachen gegenüber immer von Neuem geltend machte." So urteilte Lindeman[1]) mit Recht; denn

[1]) S. 60.

ungeheuerlich fürwahr war es, was Hamburg bevorstand, wenn diese Ratschläge in die Tat umgesetzt wurden. Christian V. wird gewiß mit der größten Freude von ihnen Kenntnis genommen haben, und man geht wohl schwerlich fehl, wenn man sie als die Brücke betrachtet, die zu den gewaltsamen Maßnahmen des Königs im Jahre 1691 hinüberleitete. Auf sie dürfte letzten Endes nicht nur das schließliche Verbot der Grönlandfahrt zurückzuführen sein, sondern vor allem auch die im vorigen Abschnitte besprochene Enteignung hamburgischer Schiffe mitsamt deren weiteren unliebsamen Folgen. Bezüglich der endlichen Wirkung machte es nämlich gar keinen Unterschied aus, ob die Ratschläge des „Konzepts" zur Anwendung gebracht wurden oder ob Christian den Weg weiter verfolgte, den er im Jahre 1691 ausgeklügelt hatte. Man vergleiche nur, wie sehr das für Altonas Aufblühen so besorgte „Konzept" und die im vorigen Abschnitte wiedergegebenen Befürchtungen des hamburgischen Syndikus von Bostel — beide ohne jeden Zusammenhang, durch Jahre getrennt, von ganz entgegengesetzten Gesichtspunkten aus! — hierin übereinstimmen. Wenn man bedenkt, daß das „Konzept" in der Zeit zwischen 1676 und 1685 verfaßt und dem Könige bekannt geworden ist — wie man getrost annehmen darf, da es ja für ihn bestimmt war; wenn man sich ferner erinnert, daß Christian V. in den bösen Jahren 1679 und 1686 die grönländische Frage mit keinem Worte berührt hat, so drängt sich abermals, wie oben bereits, der Schluß auf, daß der dänische König von seinem Recht auf den grönländischen Walfischfang keine allzu hohe Meinung hatte. Die in dem Schriftstück entwickelten Gedanken aber, schwere Schädigung Hamburgs und Füllung seines stets leeren Beutels auf dessen Kosten, mußten etwas überaus Bestechendes für ihn haben. Kein Zweifel daher, daß er diese Frage fortan ständig im Auge behielt, und ihr eine für sich günstige Seite abzugewinnen suchte. Da die Sache selbst sich nicht zu seinen Gunsten ändern, aus einer ungerechten nicht gut eine gerechte werden konnte, durfte er nur von dem Eintreten besonderer Ereignisse und Zeitumstände die Möglichkeit erhoffen, mit seinen so übel begründeten Ansprüchen durchzudringen.

Im Beginn des Jahres 1691, während noch in Wien und Regensburg um den Glückstädter Zoll gerungen, in Altona und Glückstadt die Mine gelegt wurde, die sich als Enteignung der hamburgischen Schiffe entladen sollte, wähnte er die rechte Stunde gekommen.

b) Der Anlaß (Holländische Unfreundlichkeiten).

Wie die Generalstaaten bereits 1665 und 1672—1674 wegen Krieges mit England ihren Untertanen jegliche Schiffahrt, also auch das Auslaufen auf den Walfischfang untersagt hatten, so erließen sie auch für das Jahr 1691, als es galt, im Verein mit England und Spanien gegen Frankreich zu rüsten, ein solches Verbot. Der Gedanke, daß andere hiervon Nutzen ziehen sollten, war den Holländern überaus schmerzlich. Es ist bereits Gelegenheit gewesen, darauf hinzuweisen in wie unfeiner Weise, allerdings vergeblich, die niederländischen Grönlandreeder im Jahre 1665 sich bemüht hatten, den Hamburgern und anderen ebenfalls die Grönlandfahrt zu beschneiden. 1672—1674 scheint ein solcher Versuch gar nicht erst unternommen worden zu sein. In diesen drei Jahren aber waren fast nur hamburgische Schiffe in den spitzbergischen Gewässern mit der Grönlandfahrt beschäftigt und mit ungeheurer Beute heimgekehrt. Das war den Holländern sicher in unliebsamer Erinnerung geblieben, und so mochte bei ihnen der Wunsch entstehen, ein Gleiches für 1691 nach Möglichkeit verhütet zu sehen. Irgend ein Recht, auf Grund dessen sie die hamburgische Grönlandfahrt verhindern konnten, besaßen sie nicht. Zur rohen, nackten Gewalt aber wollten sie sich in einer für sie so offenkundig ungerechten Sache doch nicht herabwürdigen, obwohl sie sonst in dieser Hinsicht von Gewissensbeschwerden nicht sonderlich geplagt wurden. Wollten sie trotzdem ihr Ziel erreichen, so gab es nur einen Weg, den Kaiser zu einem Verbote der Grönlandfahrt zu veranlassen; und bei der unglaublichen Verständnislosigkeit, deren sich die deutschen Seeinteressen seitens der Reichsleitung zu Nutz und Frommen Fremder zu erfreuen hatten, durften die Generalstaaten, die

Verbündeten des Kaisers, hoffen, mit einem solchen Ansinnen durchzudringen. Außerdem bot dieser Weg noch einen anderen Vorteil. Da neben Hamburg auch Bremen und Lübeck, wenn auch in weit geringerem Maße, Grönlandfahrt trieben, so war es nur folgerichtig, diese beiden Städte in das erstrebte kaiserliche Verbot einschließen zu lassen. Daß auch Altona und Glückstadt, die doch ebenfalls Städte des Reiches waren, die Fahrt aufgeben sollten, davon war freilich keine Rede. Damit durfte man wohl dem Kaiser und den schutzlosen Hansestädten kommen, nicht aber dem Herzoge von Holstein, der außerdem noch König von Dänemark war. Es sollte ja überhaupt in allererster Linie Hamburg getroffen werden, dessen Grönlandflotte allein regelmäßig so viele Segel zählte, wie der dritte Teil der gesamten niederländischen Walfischfänger.

In den ersten Tagen des Jahres 1691 setzten die Bestrebungen der Generalstaaten ein. Hamburg und Lübeck erhielten jedoch frühzeitig Kunde davon, und bereits am 16. Januar beauftragte der Lübecker Rat den Advokaten Jonas Schrimpf, der in Wien gewöhnlich die Geschäfte der drei Hansestädte wahrnahm, die erforderlichen Gegenschritte zu tun. Wenn die Holländer erklärten, sie könnten ihre Kriegsflotte besser bemannen, wenn die Hansestädte die Grönlandfahrt einstellten, so solle er anführen, die Generalstaaten hätten übergenug Schiffsleute und brauchten die Hansestädte gar nicht, auch würden jene im Falle eines Verbotes der Grönlandfahrt viel eher in neutralen Ländern Dienste suchen, wo keine Kriegsflotte ausgerüstet und der Handel nach Frankreich aufrecht erhalten werde; „folglich", so heißt es weiter, „bey solchen notorischen umbständen offenbahrlich zu tage liget, dasz unter diesen consiliis eine ganz andere maxime stecken müsse, die wahrhafftig nirgends anders hinzielet, alsz das man mehr beregte reichs- und hansestädte gerne von allen commerciis abhelffen und das praetendirte monopolium so vill leichter obtiniren möge, welches dan die gedachte stätte und insonderheit diese ihre kaij. maytt. getreuiste und an der ostsee einzig und allein übrige reichsfrontier statt totaliter ruiniren und entkräfftigen, auch inhabil machen würde, dem hey. reiche in türken-

und andern reichssteuern einig, auch den allergeringsten beytrag zu thun, ja auch nicht eines ihren ohnedem sehr geschwechten credit und policey aufrecht zu erhalten."[1])

Schrimpf setzte sich unverzüglich mit den gerade in Wien weilenden hamburgischen Abgesandten in Verbindung, machte sie auf die Absichten der Generalstaaten aufmerksam und erbat ihre Unterstützung zu deren Bekämpfung. Die Hamburger waren jedoch bereits unterrichtet; ja noch mehr, sie hatten, wie Schrimpf „in confidentia" eröffnet wurde, bereits Schritte in dieser Angelegenheit getan und einen Erfolg erzielt. Es war ihnen nämlich bedeutet worden, daß „solches holländ. postulatum an dem kay. hoff von desz herrn reiches-vice-canzlers exel-l[ence] für unbillich angesehen werden wollen, dasz nicht darauf in etwas reflectirt und an dem herrn baron von Goedem, wiewohl noch ohnwissend in quibus terminis, rescribirt worden were." Die hamburgischen Herren waren damit wohl zufrieden und meinten ganz richtig, „dasz solches ersonnenes expediens denen wohllöbl. hanseestätten zum besten gereichen werde, weil bisz zu einlauffung der antwort und eines darauf verhoffenden communicationstermin die hochged. hh. staaten der vereinigter provincien gezwungen sein würden, deren flotten in die see lauffen und so sodann deren postulatum von selbsten ceßiren zu lassen." Dennoch stimmten sie Schrimpf darin bei, daß sich Bremen den von Lübeck und Hamburg in Wien erhobenen Vorstellungen anschließen müsse, und dieser richtete alsbald ein Schreiben an Bremen, in dem er namens der beiden Städte den ganzen Sachverhalt darlegte und die Bitte aussprach, der „bereits hoher orthen gethane[n] remonstration . . . per literas ad imperatorem förderlichst zu secundiren." Die Bremer wollten jedoch hiervon nichts wissen. Es war ihnen zwar nicht unangenehm, daß Hamburg und Lübeck durch ihren Eifer die Geschäfte der Weserstadt mitbesorgten, aber deren Tätigkeit schien ihnen auch zu genügen. Sie mochten — wohl mit Recht —

---

[1]) Stb. H. Die folgenden Nachrichten entstammen, wo nichts anderes bemerkt, dem St. A. Br.

der Ansicht sein, daß, wenn die drohende Gefahr überhaupt abgewandt werden könne, die Bemühungen der beiden anderen Städte dazu ausreichen würden. Von besonderer Bundesfreundlichkeit zeugt dieses Verhalten allerdings nicht. So beschränkte sich Bremen darauf, Schrimpf anzuweisen, er solle nur dann, wenn eine Erklärung von ihm gefordert werde, sich zu der Sache äußern und „alsz von selbsten anführen", daß der Handel zur See gänzlich darnieder liege, „auch ohnedehme die wenige schifffarth nicht der importance, dasz sie in consideration zu ziehen"; im übrigen aber solle er sich der Sache gänzlich enthalten, jedoch wenn etwas Wichtiges darin geschehe, mit erstem Nachricht geben.

Aber Schrimpf brauchte in dieser Angelegenheit nicht mehr behelligt zu werden, denn die Generalstaaten wandten sich nunmehr (20. Febr.) direkt an die Hansestädte. Leider ist der Schriftwechsel bis auf einige Bremen betreffende Stücke nicht erhalten. Dieses widerstrebte einem gemeinsamen Vorgehen der drei Städte, da die Generalstaaten an eine jede besonders herangetreten waren. Es zog die Sache hin, antwortete auf eine Mahnung (15. März) des holländischen Residenten Egerhard van der Kuistens ausweichend (es würde nicht ermangelt haben, dies sofort in behörige Deliberation zu ziehen und die begehrte schleunige Antwort folgen zu lassen, werde jedoch durch einige „pressante und wichtige affairen" daran behindert; es werde die Sache reiflich überlegen und dann Antwort erteilen) und ließ gegen Ende März die endgültige Absage folgen. In diesem Schreiben, das im Konzept erhalten ist, wird gesagt, die Stadt wäre dem Ersuchen gerne nachgekommen, habe jedoch auf kaiserliche Verordnung sich mit einem jährlichen gar hohen Kontingent und Beisteuer zur Bestreitung der Kriegskosten beschwert und werde genötigt, sich immer mehr, über der Stadt Vermögen, anzugreifen; überdies hemme der Krieg so wie so den Handel und drücke ihre Bürger schwer; die Einwohner bekannter Reiche handelten ungestört mit Frankreich, und sogar Untertanen der Generalstaaten dächten nicht daran, die Fahrt nach Grönland einzustellen, denn es sei ihr gemeldet, daß in Nor-

wegen zur Fortsetzung des grönländischen Walfischfanges auf Rechnung von Holländern einige Schiffe angeschafft und bereit seien; die weltbekannte „Äquanimität" der Generalstaaten werde um so weniger das sonst so treu verteidigte mare liberum et innoxium commercium den Bremer Bürgern mißgönnen, als die von Bremen nach Grönland auslaufenden 4—5 Schiffe nicht mit Matrosen oder Kriegsleuten, sondern mit in Bremen seßhaften Bürgern und Handwerksgesellen besetzt würden[1]; werde diese Seefahrt nach Grönland von Bremen aufgegeben, so werde sie von den in der benachbarten Grafschaft Oldenburg Eingesessenen, „zumahlen solche dänische untertanen nach Grohnland bekanntermaßen octroyret", an sich gezogen und den Bremern gleichsam für ewig die Nahrung entzogen werden; aus allen diesen Erwägungen und Rücksichten könne, was die Generalstaaten nicht übel deuten zu wollen gebeten würden, dem Gesuch nicht entsprochen werden. In einem anderen Entwurfe (vom 28. März) war gesagt worden, Bremen sei glaubwürdig berichtet, die Generalstaaten hätten mit der Anwerbung von Matrosen dergestalt „guten succes" gehabt, daß sie verhoffentlich nicht nötig hätten, das „Plakat zu exekutieren", sondern daß sie die darin verbotene Schiffahrt mit erstem wieder frei stellen würden.

Hamburg und Lübeck werden sich wohl ähnlich geäußert haben. In Hamburg hatte der Rat das Verlangen der Generalstaaten den Oberalten der Admiralität, anderen Kollegien, sowie den Kaufleuten angezeigt, aber von diesen die ablehnende Antwort bekommen, niemand werde ihnen wohl die von jeher freie Fahrt nach Grönland streitig machen, und wenn die hamburgischen Schiffe angegriffen würden, müsse man sie eben beschützen — womit jedoch der Rat wieder nicht einverstanden war[2]. In jedem Falle war der Schritt der Generalstaaten völlig mißlungen. Aber er hatte eine ungeahnte Wirkung gezeitigt.

---

[1] Beide Angaben sind unzutreffend. 1691 gingen 8 Bremer Grönlandfahrer ab, und die Besatzung bestand stets zum großen Teile aus oldenburgischen und stiftbremischen Seeleuten, also Nichtbürgern.

[2] Gallois C. III, S. 654.

Die Bemühungen der Generalstaaten waren von niemandem freudiger begrüßt worden als von Christian V. von Dänemark, der nur auf eine Gelegenheit wartete, der hamburgischen Grönlandfahrt den Hemmschuh anzulegen. Jetzt war er schnell entschlossen. Am 23. Februar 1691 erließ er von Kopenhagen aus das „Placat die Grönländische Fahrt betreffendt“, ein Musterbeispiel der von Dänemark gegen die deutschen Städte beliebten Politik ungezähmten Eigennutzes und rücksichtsloser Gewalttätigkeit, das eben so gut von dem vierten wie von dem fünften Christian verfaßt sein könnte. Es besagt mit dürren Worten nichts anderes als: Meine Untertanen wollen die seit langer Zeit aufgegebene Grönlandfahrt wieder aufnehmen; damit sie das mit um so mehr Aussicht auf Erfolg tun können, verbiete ich als Erbkönig und Herr Grönlands und dessen umherliegender Inseln (!!) den deutschen Hansestädten die Fahrt, bei Strafe der Wegnahme von Schiff und Gut; es sei denn daß sie die königliche Zulassung „oder königliche Pässe“ dazu erlangten, d. h. natürlich, tüchtig in ihren Beutel griffen und gemäß dem Vorschlage des oben besprochenen Altonaer „Konzepts“ die Erlaubnis durch eine einmalige oder jährliche Zahlung erkauften. Also: Ohne dänische Pässe keine Grönlandfahrt; mit dänischen Pässen aber — wie oben dargelegt — Enteignung der Schiffe! In der Tat, der König hatte die Hamburger in einer vortrefflichen Zwickmühle; er hatte sich nicht ohne Grund so rasch zu dem „Plakat“ entschlossen. Aber auch abgesehen von seinen gegen Hamburg gerichteten Anschlägen mochte er den Augenblick für günstig halten. Er durfte damit rechnen, daß sich die Hansestädte seinem Verbote um so eher fügen würden, da sie bereits von den Generalstaaten zur Einstellung der Grönlandfahrt gedrängt wurden. Und er durfte umgekehrt auch annehmen, daß ihm die Holländer wenigstens für dieses Jahr 1691, in dem ihnen ein Unterbleiben der deutschen Grönlandfahrt so wünschenswert erschien, keine Schwierigkeiten machen würden. Denn daß es daran später nicht fehlen werde, darüber wird sich Christian einer Täuschung nicht hingegeben haben. Wenn die Holländer vielleicht auch über eine Vergewaltigung der wehrlosen Hanse-

städte hinwegsehen und sich die Beseitigung dieser unangenehmen Mitbewerber sogar gern gefallen lassen mochten, so konnten sie es doch nicht dulden, daß der dänische König eine solche Gewalttat durch die Betonung seines Erbkönigtums über Grönland und dessen umherliegende Inseln vor der Welt zu einem rechtmäßigen zu stempeln versuchte, also einen Anspruch erhob, der auch die Berechtigung der Holländer zur Grönlandfahrt in Frage stellte. Der dänische König hatte ja nicht einmal den Schein eines Vorrechtes am grönländischen Walfischfange. Und wenn er glaubte, ihn den Hansestädten verbieten bzw. für eine Abgabe gestatten zu können, so geschah das eben in Übung desjenigen Rechtes, von dem einst die Ritter der Landstraße ihre Berechtigung zum Ausplündern der „Pfeffersäcke" hergeleitet hatten.

c) Maßnahmen zur Abwehr des Verbotes.

Das Verbot der Grönlandfahrt — in der langen Reihe der Gewalttaten dänischer Könige gegen die deutschen Städte wohl die letzte, die sich gegen die Hanse in ihrer Gesamtheit richtete — kam völlig überraschend und wirkte geradezu niederschmetternd. Denn die Vorbereitungen für die Fahrt waren im vollen Gange, die kostspielige Ausrüstung nahezu vollendet. Ungeheurer Schade stand den Hamburgern bevor, wenn die Fahrt unterbleiben mußte. Das hatte Christian natürlich gewußt und gewiß auch gerade darum seinen Entschluß so schnell gefaßt. Daß er, nach dem Beispiel der Generalstaaten Bremen und Lübeck in das Verbot einbeziehend, nicht nur das ihm besonders verhaßte Hamburg, sondern auch die beiden anderen Hansestädte traf, mochte ihn in seinem Vorhaben nur bestärkt haben. Diesem Angriffe gegenüber, der „den Hänseestädten in Teutschland" galt, war eine gemeinsame Abwehr im Namen der „Hanse", wie Hamburg ihn anregte, durchaus am Platze. Lübeck, das alte Haupt des einst so stolzen Bundes, zeigte sich auch völlig einverstanden mit der Aufforderung Hamburgs, „krafft führenden directorii", sowohl an den Kaiser ein Schreiben aufzusetzen und zum Unterzeichnen nach Hamburg und Bremen zu senden, als auch

an den dänischen König selbst eine „gründliche remonstration“ namens der Hanse loszulassen. Bremen aber machte wieder Ausflüchte; es sei nicht zu ersehen, wohin das Verbot Christians V. abziele; die Stadt befürchte, von einem Schreiben an den Kaiser die Ungnade des Dänenkönigs und trage daher Bedenken, in einen solchen Vorschlag einzuwilligen; man solle lieber „unter der Hand“ und „separatim“ in dieser Sache agitieren. Darnach handelte es auch selbst, schickte einen Abgesandten nach Kopenhagen und erlangte gegen eine Zahlung von 50 Talern für jedes Schiff die Erlaubnis zur Grönlandfahrt[1]). Ob Lübeck sich noch weiter in dieser Angelegenheit bemüht hat, ist bei dem gänzlichen Mangel an Nachrichten nicht zu erkennen.

In Hamburg wollte man von einem Nachgeben gegenüber Christian nichts wissen. Am 6. März wurde erwidert, man ziehe es vor, „lieber die fahrt einzustellen als durch erkauffung der passe der stadt ein prejuditz über den hals zu ziehen.“[2]) Ungefähr zu derselben Zeit ließen die Deputierten der Stadt Hamburg ein, im Konzept erhaltenes, bewegliches Klageschreiben[3]) an den Kaiser abgehen, in dem sie seinen Schutz für „die auff offenbahrem freyen meer für Gronlandt jederzeit unbehinderte fahrt und fischerey“ erflehten. Sie stellte ihm vor, Hamburg werde unsäglichen Schaden leiden, wenn ihm die Grönlandfahrt, „der gröszte theil ihrer noch übrigen wenigen navigation und nahrung, wovon viele 1000 menschen ihren eintzigen unterhalt suchen müsse[n], entzogen und einfolglich die stadt bey diesen ohnedem nahrlosen und bedrengten zeiten und fast durchgehends gesperrten seecommercio hinführo so wenig dem heyl. reiche den geringsten beytrag zu thun, alsz auch sich selbst zu conserviren ganz inhabil und unfähig gemacht werden würde, anderer darausz unhintertreiblich herfürquellenden inconvenientien und höchstschädlichen seqvelen anjetzo nicht zu gedencken“; an den Kaiser ergehe daher die dringende Bitte, „zu abkehrung der stadt

---

[1]) Peter Koster II, S. 873.

[2]) Nucleus Recessuum et Conventuum Hamburgensium . . . . . 1410—1704.

[3]) Stb. H.

unsäglichen schaden[s] und höchstempfindlichen herzensstoszes, wo nicht totalen verfalls, forderlichst — weil nunmehr, da die auff Gronlandt zum wallfischfang destinirte schiffe mehrentheils eqvipiret und fast mit allen versehen zum auszlauffen parat liegen, pericula in mora — dero reichshoffrath, cammerer und jetzo an ihre konigl. maytt. zu Dennemarck etc. höchstansehnlichen abgesandten herrn Haro Burchard von Freydag, Frey- und Edlen Herren zu Goedem zu rescribiren und dahin zu instruiren, dasz er mittelst allen dienlichen remonstrationen vor höchstgedachte ihre königl. maytt. zu miltere gedancken bringen und es in die wege nachdrücklich richten möge, dasz die stadt Hamburg nebenst denen übrigen hansestädten in Teutschlandt andern gleich nach wie vor in der ihnen niemahlen streitig gemachten freyen fahrt auff Gronlandt und alldasigen wallfischfang ungekrencket bleiben und selbigen fortzusetzen nicht gehindert werden möge." Hiermit wurde natürlich nichts erreicht. Die Zeit der Abfahrt rückte heran, die Sorge der Grönlandreeder wurde immer größer, der Widerwille gegen die dänischen Pässe immer geringer. Die dänischen Dunkelmänner, die den Hamburgern diese so bereitwillig verschaffen wollten, fanden den Boden wohl vorbereitet, und so ließ sich einer der Grönlandreeder nach dem anderen verleiten, ihren Einflüsterungen Gehör zu schenken und „für eine gute recompence" dänische Pässe zu erstehen.

In teilweisem Widerspruche mit dieser Darlegung steht eine Angabe in dem „Nucleus Recessuum et Conventuum Hamburgensium . . . 1410—1704 . . . Altona 1705. Dort heißt es, die Hamburger hätten „coniunctim mit den altonaern gronlandsfahrern connivente senatu an i. königl. majest. suppliciret um die freie fahrt nacher Gronland, so sie zwar erhalten, aber die passe theuer genug bezahlen müssen. Woraus königl. seiten hernach ein und anderes der stadt hochstprejudicirliches inferirt werden wollen, so eine gesandschafft veranlasset . . . etc." Richtig ist davon, daß Christian V. für die gesamten Grönlandfahrer um Pässe angegangen wurde; aber das geschah erst 1692. Richtig ist dann, daß dieses Gesuch Erfolg hatte, richtig auch, daß

die Pässe „teuer genug", nämlich „vor jeden Pasz bey 700 Rthlr.[1]), bezahlt werden mußten. Zutreffend ist schließlich auch, daß vom Könige der Stadt Hamburg „hochstprejudirliches inferirt" wurde. Aber das geschah nicht auf Grund dieser Pässe; das war vielmehr bereits 1691 erfolgt mit Bezug auf jene bereits zur Genüge gekennzeichneten Pässe, zu denen die Hamburger auf ganz anderen, nicht ganz geraden Wegen gelangt waren. Nicht alle Grönlandreeder haben sich übrigens 1691 solcher erschlichenen Pässe bedient; ein Teil von ihnen muß vom Könige selbst die Erlaubnis zur Grönlandfahrt und Pässe als besonderen Gnadenbeweis — der ihnen allerdings vielleicht noch teurer zu stehen kam — erhalten haben. Wie hätte sich Christian sonst in einem an den dänischen Residenten in Hamburg gerichteten Schreiben, das, zur gelegentlichen Mitteilung übersandt, dazu bestimmt war, die Bürger gegen den Rat aufzuhetzen und für den König Stimmung zu machen, den Satz leisten können: „Gleich wir aber hingegen zu unsern gnädigsten vergnügen vernommen, wie noch viele raisonable bürger sein, welche dieses ihres magistrats begehen ungerne sehen, also wolten wir auch derselben unser billiges ressentiment desfalsz nicht empfinden laßen, sondern weren vielmehr geneigt, dero nahrung zu commerciren, wie wir so wohl mittelst ertheilung unserer permißion und päsze zu dem wallfischfang unter Groenlandt, alß sonst in verschiedene andere wege bereits gethaen, weiter zu befördern; der gnädigsten zuversicht, sie hinwiederumb in ihrer schuldigen devotion gegen uns unausgesetzet verharren und derogestalt was ihr wahres intreße erfordert, beharlich beobachten werden."[2]). Die „erschlichenen" Pässe konnten damit nicht gemeint sein. Sie ermöglichten ja auch die Fahrt nach Grönland, aber wegen der unerhörten harten Maßnahmen, die Christian ihnen folgen ließ, waren sie denn doch gar zu ungeeignet, den Hamburgern als Beispiel für seine freundliche Gesinnung vor Augen gestellt zu werden. Und die Zahl der Fahrzeuge, die mit solchen Schiffs-

---

[1]) St. A. H.

[2]) Stb. H.

papieren auf den Walfischfang ausgesegelt waren, darf nicht gering veranschlagt werden; waren doch von 25 derartig belasteten Schiffen, deren in einem Schriftstück Erwähnung getan wird, nicht weniger als 13 Grönlandfahrer[1]). Christian hatte also mit dem Verbot für das Jahr 1691 seinen Zweck vollkommen erreicht; die Hamburger hatten die Fahrt so oder so teuer erkaufen müssen.

Ein einigermaßen guter Fang hätte sie gleichwohl diesen Verlust leicht verschmerzen lassen. Aber das Unglück häufte sich in diesem Jahre 1691; es ist das schlechteste, das bisher — seit 1669 kennen wir die Fangergebnisse — zu verzeichnen gewesen war. Von 43 Schiffen, deren Ausrüstung 21 Reedereien besorgt hatten, kamen nicht weniger als 25, die sich auf 10 Reedereien verteilten, ganz leer heim, und der gesamte eingebrachte „Segen" betrug nur 319 Q. Speck — eine Beute, die in glücklichen Jahren öfter von einem einzigen besonders begünstigten Fahrzeuge nicht nur erreicht, sondern sogar beträchtlich übertroffen worden war. Die unausbleibliche Folge war ein Zurückgehen des grönländischen Betriebes im Jahre 1692, das mit nur 33 Schiffen selbst hinter der bisher geringsten Zahl von 1690 (35 Segel) zurückblieb.

Der hamburgische Rat, von dem das Ansinnen der Generalstaaten auf Einstellung der Grönlandfahrt so frühzeitig und erfolgreich beim Kaiser bekämpft worden war, hatte, soviel die Nachrichten erkennen lassen, wegen des von Christian erlassenen Verbotes, in dem darauf folgenden halben Jahre nichts Besonderes unternommen. Aber als er nun im September an den Kaiser und die Reichsstände seine herzbewegenden Klageschriften wegen des Glückstädter Zolls und der Enteignung der Schiffe versandte, brachte er auch das Verbot des Walfischfanges zur Sprache. Dem Kaiser gegenüber betonte er, der König von Dänemark habe die wegen des Krieges erfolgte Einstellung der holländischen Grönlandfahrt zum Anlaß genommen, sich über

---

[1]) St. A. H. Die Grönlandfahrer ergeben sich durch Vergleich mit der Liste.

den Walfischfang und die Gewässer, in denen er getrieben werde, „eines dominii und juris inhibendi" anzumaßen und daraufhin den Hansestädten, „unter welchen die unsrige fürnemlich und weit mehr als die ubrigen dabey intressirt", die Grönlandfahrt verboten; zu einem solchen Vorgehen habe er jedoch nicht das geringste Recht, da der Fang in dem weiten, nach allen natürlichen und Völkerrechten einem jeden frei und offen stehenden Meere getrieben werde und die Stadt neben so vielen anderen Völkern bisher in dessen ruhigem Besitze und steter Übung gewesen sei; das Grönland aber, auf das sich der König berufe, sei nach dem glaubwürdigen Berichte der Schriftsteller seit 1416 gänzlich verloren und ein derartiges, von Menschen, viel weniger von Christen bewohntes Land bis auf diesen Tag nicht wieder gefunden worden; dagegen hätten die Holländer am Anfang dieses Jahrhunderts in derselben Gegend Land entdeckt und sich an diesen öden Inseln und Ufern tituli inventionis et occupationis ein jus privativum zugeschrieben, auch ohne Behinderung „mansiones und festungen" darauf [gemeint ist Spitzbergen] erbaut, ja sogar Beispiele anzuführen, „dasz abseiten Dennemarkken die freyheit, mit daselbst zu navigiren und zu fischen, von ihnen ersucht und nur auff wenige schiffe erhalten worden"[1]; daher schweige das Verbot des Königs auch gänzlich von den ebenfalls Grönlandfahrt treibenden Einwohnern der Niederlande, Spaniens, Frankreichs, Englands und Schottlands, sei vielmehr „nur blosz auff die schwache und unter der gewalt eines mächtigen (aus mangel genugsahmer beschützung und aßistence, allermeist bey solchen leufften wie jetzige) stets erliegende hanseestädte gemeinet." Dem Könige von Schweden wurde in dem bereits früher erwähnten Schreiben vorgehalten, „dasz das prätendirte dominium über die nordische meere und die daraus angemaste inhibition des walfischfangs auch in sich die macht und das recht inferiren, allen anderen, und also nicht weniger den schwedischen unterthanen, selbige fahrt, falsz sie sich dehren

[1]) Diese Bemerkung ist durchaus zutreffend; vgl. hierüber Abschnitt IV. der Einleitung.

über kürtz oder lang solten gebrauchen wollen, verbiethen zu können," und dieser wies ja denn auch tatsächlich seine Gesandten in Wien und Kopenhagen an, sich der Stadt wegen dieser und der anderen „dänischen Pressuren" anzunehmen.

Über dänische Gegenschritte am kaiserlichen Hofe und bei den Reichsfürsten liegen keine Nachrichten vor. Doch verrät das bereits genannte, von dänischer Seite ausgehende „Antwort-Schreiben . . .", was man den hamburgischen Ausführungen entgegenzuhalten hatte. Darin wird ausgeführt, das dänische Hoheitsrecht ergebe sich einmal aus „fast unzählbaren" von Christian IV. und Friedrich III. für Hamburger und andere wegen solcher Fahrt ausgefertigten Pässen und Verschreibungen, sodann aus der Geschichte Norwegens, nach der es weltkundig sei, daß Grönland viele Jahrhunderte hindurch ein „pertinens" dieses Königreichs gewesen sei und sogar zwei dem Stift Opslo unterstehende Suffraganbistümer gehabt habe; wenn auch durch sonderbare Zufälle die „gewöhnliche navigation" dorthin später „einigen anstosz (!) gelitten", so könnten dadurch doch die auf jenem Lande ruhenden königlichen Rechte nicht aufgehoben worden sein, so daß das von Christian V. erlassene Verbot nichts Neues darstelle, sondern lediglich eine Wiederholung desjenigen sei, was seine Vorfahren früher bereits ungehindert verhängt hätten; die Hamburger rühmten sich auch vergeblich, daß sie die freie Fahrt nach Grönland von jeher genossen, vielmehr sei bekannt, daß sie diese „erst für einigen Jahren" angefangen hätten und zwar anfänglich mit königlicher Erlaubnis, später zwar ohne diese, jedoch heimlich und mit wenigen Schiffen, deren Zahl aber allmählich auf 50, 60 und noch mehr gestiegen sei; wolle Hamburg etwa einwenden, daß auch andere Nationen diese Fahrt ungehindert trieben, so könne „solches von den Hamburgern zu keiner consequentz gezogen werden, indem ja ihre königl. majest. nicht schuldig wären, einer undanckbaren stadt dasjenige zu verstatten, was etwa andern in consideration der freundschafft, worinnen ihre königl. majest. mit selbigen gestanden, gegönnet (!) worden."

Als der dänische Verfasser so selbstbewußt auf das norwe-

gische Schatzland mit seinen beiden Bistümern hinwies, unterließ er es wohlweislich zu bemerken, daß dieses „pertinens“ des Königreiches mit dem Grönland der Walfischfänger nichts zu tun habe. Er konnte eben mit einer weitgehenden Unwissenheit in dieser Beziehung rechnen oder doch damit, daß dem, der die Wahrheit ahnte oder wußte, schlagende Beweise dafür fehlten. So erging es auch dem Syndikus von Bostel, dem Verfasser der hamburgischen Gegenschrift; merkwürdigerweise, müssen wir sagen, wenn wir bedenken, daß seines Mitbürgers Friedrich Martens berühmte spitzbergische Reisebeschreibung bereits 1671 in Hamburg, eine italienische Übersetzung schon 1680 in Venedig, eine holländische 1685 in Amsterdam gedruckt worden war. Er kann sie unmöglich gelesen, ja kaum ihren Titel gehört haben, denn er weiß nichts von einem Lande namens Spitzbergen, das ihm die wirksamste Waffe gegen die dänischen Behauptungen in die Hand gegeben hätte. So mußte er sich auf eine Art indirekten Beweises beschränken, der übrigens gar nicht übel ausfiel und hier wegen des nicht geringen Interesses, den er erweckt, zum Teil mit den Worten des Verfassers wiedergegeben werden mag. Von manchen, so führte er aus, „wolte gar in zweifel gezogen werden, ob jemahls ein Groenland in der welt gewesen und alles was bey einem oder anderem authore davon erwehnet, nicht lauter fabelwerk wäre, massen dessen situation zwischen den 66. und 77. grad latitudinis unter dem nordpohl in westen von Ißland, die beschaffenheit aber dahin beschrieben werden soll, daß es ein gesegnetes land voller grüner wiesen (wovon es auch den nahmen überkommen) mit häuffiger einen überfluß von der besten butter gebenden viehezucht, daß es städte, bischoffthümer, gold- und silberminen nebst anderem metal habe, und was dergleichen mehr ist. Nun gebe der neuesten navigationen fides historica, daß unter dergleichen district und elevation keine solche eliseische felder in rerum natura zu finden, wol aber einig weit über die zonam frigidam sich erstrekkendes, wegen stetigen eises aber fast inaccessibles land sich offenbahre, da nichtes als grausame von bähren, wölffen und dergleichen wilden thieren angefüllte wüsteney, da nicht die ge-

ringste fußstapffen von christenthumb oder nur von weltlicher policey, da in 50 und mehr jahren etwan ein oder zweymahl menschen vernommen, auch erhascht und in Europam mit übergebracht worden, die an gestalt, an zischenden mundgelaut, an speisung, an gebärden und gantzer lebensarth mehr dem tummen vieh als einem vernünfftigen geschöpffe ähnlich etc." . . . Endlich, wann man ja passiren lassen wolte, daß so ein Groenland würklich exstirt und zu Norwegen gehört habe, so meldeten doch eben die suspecten historici, daß es seithero anno Christi 1348 und also gantzer 30 bis 40 Jahren vorher, ehe Norwegen durch vermählung des königs Haquini mit der dänischen prinzessin Margaretha an die crohn Dennemarck gekommen, sich gäntzlich verlohren habe, von welchen dreyhundert und mehr jahren her man die remarque machte, daß Dennemarck nicht allein das land, sondern auch die zu conservirung dergleichen ehmals gehabten praetension der potentaten sonst gebräuchliche mittel, folglich animum retinendi selbst abandonirt hätte, massen es nebenst dem norwegischen auch das wapen von Ißland dem wapenschilde einverleibet und in der titulatur auch sogar die in einem non ente jetzo bestehende Wenden mitbehalten, in beyden aber von Groenland nichts zu finden sey." Der hamburgische Syndikus wies dann weiter auf die gegen Ende des 16. Jahrhunderts „in dem district, wo das alte Groenland gelegen haben soll" erfolgten Entdeckungen der Holländer, auf die Noordsche Kompagnie und deren „förtressen, häuser und logien" [auf Spitzbergen!] hin und vergaß auch nicht, zu bemerken, Christian IV. habe zwar seiner vermeintlichen Gerechtsame auf Grönland 1637 und später gegen die Niederlande Erwähnung tun lassen[1]), aber diese hätten davon „so gar nichts wissen wollen, dasz auch in denen Anno 1645 mit Dennemarck geschlossenen tractaten [Friede von Brömsebro] sie es nicht eins der mühe wehrt geachtet, davon zu gedencken." Schließlich wandte sich Hamburg noch gegen das angebliche dänische „dominium maris", berührte die entgegengesetzten, von Albericus

[1]) Durchaus richtig; vgl. Abschn. IV. der Einleitung.

Gentilis und Seldenus, Grothius und Joh. Isaac Pontanus vertretenen Anschauungen, erinnerte mit sichtlicher Genugtuung daran, daß Christian IV. die Herrschaft über die ganze Ostsee sich habe zueignen wollen, „aber weniger als nichtes damit erhalten habe“ und lehnte endlich das „praetensum dominium der groenlandschen ströhmen“ als desto unbegründeter ab, weil dieses Meer Amerika näher liege als Europa und sich wahrscheinlich ganz unter dem Nordpol durcherstrecke, und weil das Land, „aus wessen chimaerischer bottmäszigkeit dieses recht inferirt werden will, größtenteils noch unbekannt sei, ja sogar noch Zweifel darüber herrsche, ob man eine Insel oder das Festland von Nordamerika vor sich habe.

Die hier bekämpften dänischen Anschauungen, Behauptungen und Ansprüche hatten Hamburg nicht unvorbereitet getroffen. Gänzlich überrascht worden war es dagegen von den 1675/76 nicht erwähnten „ungezählten“ Verschreibungen Christians IV. und Friedrichs III. und vor allem von dem Hinweis, daß die Stadt dereinst nicht auf Grund eigenen Rechtes, sondern vermöge einer besonderen Erlaubnis des dänischen Königs die Grönlandfahrt begonnen habe. Auf „blosses unerwiesenes assertum“, lautete die hamburgische Antwort darauf, wolle man daran nicht glauben; allenfalls sei man der Meinung, wenn es geschehen sein solle, „so möchte es etwan eben die Veranlassung und Umbstände ex vi majore, wie itzo, gehabt haben“; zudem könne deswegen, weil etwa Privatleute aus irgend welchen Beweggründen und Absichten eine solche Verschreibung genommen hätten, nicht der Stadt irgend eines Rechtes verlustig gehen, und am allerwenigsten lasse sich daraus ein „dominium acqviriren“, weil man sonst eben so leicht Kaiser von Japan werden könnte, sofern nur jemand die Erlaubnis nachsuche und erhalte, dorthin segeln zu dürfen; überdies sei bei keinem der hinlänglich bekannten mehrmaligen feindlichen Vorstöße Dänemarks gegen die Stadt, selbst 1679 und 1686 nicht, auch nur einer der jetzt vorgebrachten Ansprüche erwähnt worden; lediglich weil er „bey itzigen coniuncturen“ das „favorable tempo“ der verbotenen holländischen Grönlandfahrt habe erhaschen wollen, sei König Christian mit

seiner Hinderung, die er der schwachen Stadt Hamburg, nicht aber anderen bieten dürfe, hervorgetreten. Denn wie wenig andere Nationen sich daran kehren würden, werde sich zeigen, wenn der Friede geschlossen oder auch nur sobald den Holländern die Grönlandfahrt wieder erlaubt sein werde.

Und damit hatte Hamburg vollständig recht. Das Verbot war ja lediglich für die Hansestädte, eigentlich sogar nur für Hamburg, bestimmt. Für andere war es überhaupt nicht vorhanden. Und wenn Christian V., um seinen Beutezug auf die Taschen der Hamburger zu beschönigen, sich zu der Behauptung verstieg, er habe den anderen Nationen aus Freundschaft das gegönnt, was er einer undankbaren Stadt zu gestatten keinen Anlaß habe, so war das nichts als eitel Spiegelfechterei. Aber er durfte sich ungestraft alles erlauben; das Heilige Römische Reich rührte sich nicht. Nicht einmal zu irgend welchen Vorstellungen bei Dänemark scheint es sich aufgeschwungen zu haben. Ein paar Federzüge Christians V. hatten genügt, die Freiheit der vier Jahrzehnte hindurch unbestritten geübten Fahrt und Fischerei zu vernichten.

4. Der Kopenhagener Rezeß.

Bedrohung mit dem Glückstädter Zoll, Verbot bzw. willkürliche Besteuerung der Grönlandfahrt, tatsächliche Enteignung einer beträchtlichen Anzahl stattlicher Schiffe — alles das stürmte im Laufe des Jahres 1691 nacheinander auf Hamburg ein. Kein Wunder daher, daß sich der Stadt, die ohnedies schon seit Jahren infolge innerer Streitigkeiten schwer zu behandeln war, große Unruhe bemächtigte. Christian V., der ja bereits in den 80 er Jahren mit Hilfe der Dänischgesinnten unter den Bürgern die Stadt in seine Gewalt zu bringen gehofft hatte, spielte auch jetzt wieder mit diesem verwerflichen Mittel. Der bereits oben gekennzeichnete Brief an seinen hamburgischen Residenten gibt eine Probe davon, zugleich von der Unverfrorenheit, mit der Christian dem Rat der Stadt die Schuld für die von Dänemark gegen die hamburgische Schiffahrt getroffenen Maßnahmen in die Schuhe zu schieben sich bemühte.

Geradezu komisch wirkt es, wenn er sich darüber beschwert, daß „man in Hamburg von neuen in vollen allarm und in die beysorge gesetzt worden, als ob wir etwas gegen die stadt vorzunehmen entschloszen. Wie wohl nun der augenschein (!) die nichtigkeit dieser groben spargimenten von selbsten an den tag leget und solche demnach fast keine reflexion meritiren, weiln demnach aus denen umbständen erscheinet, daß selbige von malitieusen leuten, und zwar denjenigen angesponnen sein müßen, welche so woll in als außerhalb der stadt bishero ihren particuliren vortheil und nutzen darinnen gefunden, die bürgerschafft, ob gleich mit gemeiner stadt unwiederbringlichem nachtheil, in beständiger diffidentz gegen uns zu erhalten, mithin in ihrer uns schuldigen devotion irre zu machen.“ Den hamburgischen Ratsherren wird nicht ganz wohl zumute gewesen sein, als sie in dem ihnen zugänglich gewordenen Schreiben des Königs Anweisung an den Residenten lasen, er solle einige Bürger „von dieser bewandnisz zu informiren“ suchen und dabei andeuten, daß zwar „die conduite ihres magistrats bishero so nicht gewesen, dasz wir damit satisfait sein könten“, daß der König aber die zu seiner Freude noch zahlreich vorhandenen „raisonablen“ Bürger, „welche dieses ihres magistrats begehen ungerne sehen“, nicht darunter leiden lassen wolle, vielmehr geneigt sei, deren Nahrung zu „commerciren“. Der Rat hatte also alle Ursache beim Kaiser darüber Klage zu führen, „wie ungütig... ihre königl. may. die . . . uhrsachen unsz zur last legen, dadurch die gemühter dieser stadt bürger und einwohner irre machen und die sonst zwischen unsz und ihnen durch Gottes gnade jetzo fürwehrende harmonie und einigkeit alteriren wollen.“

Es war für die Stadt, die erst vor fünf Jahren infolge verräterischer, dänenfreundlicher Umtriebe fast an den Rand des Verderbens gekommen war, von allergrößter Wichtigkeit, möglichst schnell die durch Christians V. Maßnahmen bedenklich angewachsenen Schwierigkeiten wieder zu beseitigen. Daß das nur in der üblichen Weise, d. h. durch „ein gewisses quantum an gelde“ geschehen konnte, darüber war sich der Rat früh im Klaren, denn bereits im November 1691 ließ er z. B. mit den

Grönlandfahrern darüber verhandeln, wie viel sie dazu beisteuern wollten. Auch Christian V. mußte inzwischen eingesehen haben, daß er mehr als eine Geldzahlung nicht werde herausschlagen können. Mit dem Verlangen nach dem Elbzoll war er ja ganz und gar durchgefallen, und auch seine Paßpolitik konnte er nicht weiter durchführen, da sich Schweden, wie gar nicht anders zu erwarten war, nicht dazu hergab, durch das Leisten von Handlangerdiensten für den begehrlichen Nachbar auf der anderen Seite der Elbe seiner eigenen Stellung das Grab zu schaufeln und den Dänen zum Herrn über Handel und Schiffahrt nicht nur Hamburgs, sondern der ganzen Unterelbe zu machen. Es konnte sich also nur darum handeln, die Höhe der von der Stadt zu opfernden Summe festzusetzen. Dabei spielten wohl auch noch eine Reihe von Beschwerden, um die der dänische Nachbar ja nie verlegen war, eine Rolle. So hatte sich Christian bereits am 26. Juni 1691 veranlaßt gesehen, der in einer öffentlichen Schrift gebrauchten Bezeichnung Hamburgs als „einer dem Römischen Reiche immediate unterworfenen Stadt" „zu contradiciren, dawieder zu protestiren, dieselbe — wie sie ohnedem an sich ungültig — für null und nichtig zu declariren, auch uns unsere habende iura und gerechtigkeiten und wider diejenige, so jetzt gemelte schrifften verfaszet und publiciret (falsz dieselbe uns entdecket werden solten) rechtmäszige ahndung zu reserviren und vorzubehalten."[1]) Auch das Tonnen- und Bakengeld mußte wieder herhalten, dazu die angebliche Beschwerung dänischer Untertanen mit Abgaben, vermeintliche Eingriffe in die Gerechtsame des Schauenburgischen Hofes und anderes mehr[2]). Alles das gelangte in den Verhandlungen, die im Sommer 1692 in Kopenhagen gepflogen wurden, zur Sprache[3]). Schließlich einigte man sich auf die innerhalb 9 Jahren zu zahlende Summe von 400 000 ℛ𝓅. lüb. in Kronen und faßte am 16. August in dem sogenannten „Kopenhagener Rezeß" zusammen,

[1]) Stb. H.

[2]) Vgl. hierzu Gallois G. II, S. 430 f.

[3]) Hamburgs Unterhändler waren Syndikus Dr. W. Schele und Ratsherr Lic. A. Twestreng.

was der König dafür leisten — oder richtiger, welcher Gewalttaten er sich künftig enthalten wolle.

Die Grundfrage, das Verhältnis Hamburgs zu Dänemark, wurde nach berühmtem Muster — es sollte bei dem Pinneberger Rezeß verbleiben! — in der Schwebe gelassen. Die von Christian V. getroffenen verkehrsfeindlichen Maßnahmen aber, die hier vor allem interessieren, fanden eine die Stadt völlig zufriedenstellende Erledigung. Die Artikel, in denen das geschieht, sind außerordentlich lehrreich, lehrreich durch das, was sie nicht enthalten. Mit keinem Worte wird auch nur angedeutet, daß der König zu den Maßnahmen berechtigt gewesen sei, daß er durch ihr Unterlassen etwa sich eines Rechtes begebe. Man machte dänischerseits nicht einmal den Versuch, sie als etwas anderes erscheinen zu lassen, als was sie waren, eine durch nichts begründete brutale Vergewaltigung. Bezüglich der Grönlandfahrt wird im 3. Artikel einfach gesagt: „Sollen die wegen der grönlandischen fischerei und fahrt bei ihro kön. maj. gemachten verordnungen und inhibitionen hiemit gänzlich aufgehoben sein, dergestalt, daß den Hamburgern gleich andern, von welcher nation dieselben sein mögen, sothane fahrt und fischerei freistehe.“ Also auch Bremen und Lübeck, für die Hamburg nun gewissermaßen mitzahlen mußte. Noch deutlicher fast ist aus Artikel 4, der die Frage der Pässe und der Schiffsenteignung behandelt, das vollständige Unrecht Christians V. herauszulesen. Da heißt es nämlich: „Dasz die verbindlichkeit, worunter der stadt und dero eingesessenen sowohl ganz eigenen als mit kön. untertanen oder fremden in communione habende schiffe wegen des bisherigen gebrauchs kön. pässe zu Glückstadt oder Kopenhagen gezogen worden, in perpetuum erlassen und abgetan sein, die desfalls geleistete caution, deponirte gelder oder gegebene andere versicherung, den hamburgischen deputirten oder bevollmächtigten im originale wieder extradiret, hinkünftig niemanden der stadt eingesessenen dergleichen etwas mehr angemutet und aus gnädigster erteilung königlicher pässe nach jetzt gewöhnlicher kanzleigebühr im geringsten kein recht, macht noch Anspruch, es habe namen wie es wolle, an schiff oder

gütern prätendiret werden solle." Ebenso erkennt Artikel 5 das gewaltsame Anhalten und Durchsuchen der Schiffe sowie die erzwungene Bezahlung der zu diesem Zwecke abgefeuerten Kanonenschüsse als zu Unrecht geschehen an und verspricht, solche Neuerungen einzustellen und die Stadt bei ihren Kommerzien, hergebrachten Rechten, Privilegien und Freiheiten ungekränkt zu lassen. Das nahm und nimmt sich auf dem Papier sehr schön aus, ebenso, was Christian im 11. Artikel in Aussicht stellt: „Falls wider verhoffen hinkünftig anderweitige irrungen mit der stadt sich ereignen möchten, dero eingesessene und commercia desfalls mit repressalien, arresten, pignorationen nicht zu belegen, sondern alles durch gütliche handlung nach billigkeit oder resp. durchs recht abtun zu lassen . . ." Es war aber noch kein Vierteljahr seit dem Abschlusse des Rezesses verflossen, da wurde bereits wieder ein mit dänischem Passe segelnder hamburgischer Archangelfahrer[1]) in Glückstadt angehalten und zur Zahlung des „Rekognitionsgeldes" gedrängt mit dem Be-

[1]) Das 160 Lasten große Schiff „der Friede" gehörte zu $^{13}/_{16}$ hamburgischen, der Rest altonaischen Mennoniten, und zwar Paul Govers zu $^{1}/_{8}$, Peters Govers zu $^{1}/_{16}$. Um einen dänischen Paß zu erlangen, hatte Peter Govers durch einen „nach menonistischer arth gethanen eydt" (sie versicherten „auf Mannen Wahrheit") verschwiegen, daß das Schiff zum weitaus größten Teile Hamburgern gehöre, vielmehr angegeben, daß es ihm, seinem Bruder und anderen königlichen Untertanen zu eigen sei. Der König verlangte nun, es sollten, da in den Zertifikaten Hamburger nicht erwähnt seien, Schiffer und Reeder, falls sie nicht als „perjuri" besprochen werden wollten, gleich anderen die Rekognitionsgelder (gewöhnlich 1 rd. in Dukaten für jede Schiffslast) entrichten. Die beiden Govers baten nun den König um Erlaß dieser Zahlung und stellten ihm vor, nur die Furcht vor französischen Kapern habe sie veranlaßt, ihre hamburgischen Mitreeder nicht zu nennen, damit deren Namen nicht in die Pässe mit aufgenommen würden; habe doch ein Grönlandfahrer der den Paß auf die Namen der hamb. Interessenten gehabt habe, sich von dem Kaperkapitän Bart ranzionieren müssen. Wie Christian V. entschieden hat, war nicht festzustellen. Quelle: St. A. Sch. A. III. Nr. 393; daselbst noch mehrere andere Fälle für die folgenden Jahre.

deuten, daß, „imfall er nicht dieser recognitionsgelder halber sogleich abtrag machen würde, von denen gestelleten fidejussoren ohnfehlbahr das duplum exeqviret werden solte!" Und dieses Verfahren wurde in den nächsten Jahren gegen Schiffe, die hamburgischen und altonaischen Reedern gemeinsam gehörten, beharrlich fortgesetzt. Was galt einem Christian V. der mit der Hansestadt geschlossene Vertrag! Auf dieses Königs Wort durfte sie nicht bauen. Es ist eigentlich zu verwundern, daß er wenigstens einen Punkt des Rezesses, den wichtigsten, gehalten hat: Von irgend welcher Behinderung der Grönlandfahrt ist in der Tat fortan nie mehr, auch nicht unter seinen Nachfolgern, die Rede gewesen. Und von welchem Nutzen ihnen die dänischen Pässe sein konnten, deren Entnahme ja nun ohne Furcht geschehen durfte, davon sollten sich die Hamburger Grönlandfahrer bereits im nächsten Jahre zu überzeugen Gelegenheit haben.

V.

Die Grönlandfahrt von 1693 bis zu ihrem Aufhören in der napoleonischen Zeit.

Schlechte Fänge sowie die Maßnahmen Christians V. hatten im Jahre 1692 die Zahl der hamburgischen Grönlandfahrer bis auf 33[1]) herabsinken lassen. Der leidliche Fang, den sie machten, durchschnittlich 3,18 Fische bzw. 151,42 Q. Speck, vor allem aber die durch den Kopenhagener Rezeß herbeigeführte Beruhigung ließen ihre Zahl im Jahre 1693 mit einem gewaltigen Sprung auf 51[2]) emporschnellen. Sie segelten mit dänischen Pässen aus[3]), und das war ihr Glück. Denn in diesem Sommer wurde abermals, wie bereits 1674 mit bestem Erfolge geschehen war, ein französisches Kapergeschwader nach Spitzbergen geschickt, 4 Fregatten unter dem Befehle eines gewissen La Varenne, dem eine Reihe baskischer Offiziere beigegeben war[4]). Einem von ihnen war das günstige Ergebnis des Raubzuges zu verdanken, dem Johannis de Suhigaroychipé — bekannter unter der Bezeichnung „Coursic“ (der kleine Korsar) oder „Croisic“ (der kleine Kreuzer) — der in den letzten 10 Jahren mehr als 100 englische und holländische Schiffe weggenommen hatte. Während die hamburgischen Grönlandfahrer

---

[1]) Holländer nur 32. Die Unsicherheit der See war damals ungeheuer, Kriegsschiffe zur Konvoyierung nicht abkömmlich.

[2]) Holländer 89.

[3]) Baasch, Convoy S. 125.

[4]) „Une croisière française à la côte nord du Spitzberg en 1693“, par M. E.-T. Hamy im Bulletin de Géographie Historique et descriptive, Paris 1901, S. 32 ff.

aber 1674 nichts von den Franzosen zu befürchten hatten, weil sie damals noch ihre Neutralität zu bewahren vermocht und außerdem, wie es scheint, beim Eintreffen der Franzosen Spitzbergen bereits verlassen hatten, war es dieses Mal etwas ganz anderes. Die Instruktion, die La Varenne mitgegeben wurde, läßt darüber keinen Zweifel. Er wird darauf hingewiesen, daß fast alle Hamburger und ein Teil der Holländer[1]) unter dänischer Flagge segeln dürften und erhält demgemäß die Anweisung, er solle alle die englische, holländische und hamburgische Flagge führenden Schiffe ohne Gnade verbrennen oder in Grund bohren, die mit dänischen Farben fahrenden darauf prüfen, ob sie „wirkliche“ oder nur „maskierte“ Dänen seien. Die von ihm als wirklich dänisch befunden würden, solle er ruhig fischen und ihnen sogar alle mögliche Hilfe zuteil werden lassen, die aber verdächtig seien und von den Basken als hamburgische und holländische erkannt würden, solle er bei sich behalten, mit den Fanggeräten, der Beute und den Besatzungen der verbrannten und in Grund gebohrten Fahrzeuge beladen, wenn das ohne zu große Verzögerung geschehen könne, und alsbald unter dem Geleite zweier seiner Fregatten nach Frankreich senden mit der Weisung, am Kap Finisterre Nachrichten über die Feinde einzuholen, damit ihnen aus dem Wege gegangen werden könne. Für den Fall aber, daß diese [„dänischen“] Schiffe zu voll würden, „qu' il ait trop de monde,“ stehe es ihm frei, von den eigentlich zur Verbrennung bestimmten genommenen Fahrzeugen 4 bis 5 übrig zu lassen und auf ihnen, aber erst nach Übernahme des Fanges und der Fischereigeräte, die Mannschaften der zerstörten Schiffe unterzubringen; diesen möge er dann gestatten, den geraden Weg nach ihrer Heimat zu nehmen, jedoch nicht eher, als bis die nach Frankreich bestimmten abgesegelt seien. Soweit die Instruktion. Das in Aussicht genommene Verfahren war äußerst geschickt. Man wollte den Dänenkönig nicht verletzen und die Hamburger nicht entwischen

[1]) Ob diese Angabe zutrifft, entzieht sich unserer Kenntnis; Vf. neigt dazu, ihre Richtigkeit anzuzweifeln.

lassen. Für diese selbst allerdings wäre es schließlich gleich gewesen, ob ihre Schiffe verbrannt oder nach Frankreich gebracht würden — sie waren ihnen so oder so verloren. Mit großer Kühnheit und nicht geringem Geschick entledigten sich die 4 französischen Fregatten ihres Auftrages. Der Bericht, der Ludwig XIV. nebst einer auf Grund dieser Kreuzfahrt gemachten Karte Spitzbergens vorgelegt und mit Lob entgegengenommen wurde („Relation du Voyage de Spitsbergen en Gronland par quatre frégattes sous les ordres de M. de la Varenne, Capitaine de Vaisseau“), ermöglicht es, ihr Tun zu verfolgen.

Am 28. Juli, als beinahe die Hälfte[1]) der hamburgischen Grönlandfahrer, nämlich wenigstens 25, sich bereits auf der Rückreise befand, ein geringer Teil sogar den Heimathafen schon erreicht hatte, bekamen die Franzosen Spitzbergen in Sicht. Am folgenden Tage trafen sie vor und in der Magdalenenbai drei „dänische“, d. h. natürlich hamburgische Schiffe, die sie mit sich nahmen; in der Südbai dann 15—16 holländische und „dänische“, die ihr möglichstes taten, zu entkommen, indem sie sich von ihren Schaluppen schleppen ließen („afin de passer par des endroits qu'il y a dans ladite baye en d'autres quy nous estoient inconnus“). Aber sie wurden durch die Fregatten daran gehindert. Nur 3 entkamen, was die Franzosen außerordentlich schmerzte, da durch sie andere Fahrzeuge gewarnt werden konnten. („l'évazion de ces 3 vaisseaux nous fit aprehender avec raison qu'ilz avertiraient ceux qu'ilz pourraient rencontrer et que, par consequent, ce nous estoit un grand obstacle pour la réussite de nostre dessein“). Von den übrigen Schiffen entkamen noch zwei holländische „par un endroit quy estoyt hors de la connaisance dudit sieur commandant“, so daß sie, da die meisten „Dänen“ waren, nur noch 4 holländische übrig behielten. Mit dieser Beute und 2 Fregatten blieb La Varenne selbst in der Südbai zurück. Von den beiden anderen brachte

---

[1]) Nämlich mindestens die 25 Schiffe, die, wie die Liste für dieses Jahr erfreulicherweise angibt, am 19. Juni, 8. Juli, 26. Juli bis 15. August in Hamburg eintrafen.

die eine am folgenden Tage (20. Juli) zwei Holländer, eine Fleute und eine Pinasse mit 10 Kanonen (aber ohne Walfische), am 31. Juli zwei holländische und eine „dänische“ Fleute in die Südbai ein. Die vierte, von Croisic befehligte Fregatte, „Aigle“, verbrannte eine holländische Fleute, führte zwei andere zu La Valette in die Südbai und brachte gleichzeitig die Meldung mit, daß sie etwa 50 holländische Schiffe im Eise gesehen habe. Croisic drang darauf, sie dort aufzusuchen; denn lange könnten sie sich daselbst nicht aufhalten, wollten sie sich nicht der Gefahr aussetzen, ganz vom Eise eingeschlossen zu werden und sich dadurch, wie es schon mehrfach vorgekommen sei, die Rückfahrt unmöglich machen. Der Erfolg könne nicht ausbleiben. Man dürfe hoffen, die dort befindlichen Schiffe völlig oder zum größten Teile zu vernichten, sei es, daß man sie am Saume des Eises („le long des Glaces“) erwarte oder aber, wenn sich eine günstige Gelegenheit dazu biete, selbst in das Eis eindringe. La Varenne, der sich von dem gefahrvollen Vorschlage nichts Gutes versprach, gab schließlich dem Drängen des kühneren, ihn an Begabung, Erfahrung und Tatkraft offenbar weit überragenden Basken nach, blieb jedoch mit 2 Fregatten zur Bewachung der gefangenen Schiffe in der Südbai zurück. Croisic aber ging noch an demselben Tage (1. Aug.) mit den beiden anderen aus. Wegen widrigen Wetters fand er jedoch bis zum 5. nichts. Erst da entdeckte er im Eise ungefähr 45 und am Lande, vor der Bärenbai, noch weitere 9 Schiffe. Gegen diese beschloß er zuerst vorzugehen, konnte jedoch wegen eines plötzlich eintretenden dichten Nebels nicht gleich ans Werk gehen. Als es dann am 6. wieder aufklärte, waren die meisten Fahrzeuge bis auf 3 im Eise und 4 vor dem Eingange der Bärenbai verschwunden. Inzwischen war auch noch Windstille eingetreten. Aber Croisic war auch darauf bedacht gewesen. Er hatte sich mit Schaluppen aus den genommenen Walfischfängern versehen und ließ seine Fregatten von deren je 4 schleppen. Als er an die Bai herankam, bemerkte er, daß auf einer Anhöhe die holländische Flagge wehte und Kanonen aufgestellt worden waren, aus denen die Kaper alsbald, ohne indessen Schaden zu nehmen,

mit einigen Kugeln begrüßt wurden. Im Innern der Bucht lagen 40 Schiffe, alle mit der holländischen Flagge, unter denen man die des Admirals, Vice- und Kondreadmirals unterscheiden konnte, die man anscheinend flugs für diese Gelegenheit gewählt hatte. Die Aufforderung einer Parlamentärsschaluppe, sich auf die vom Könige zugestandenen Bedingungen — Lieferung der zur Heimfahrt der Mannschaften nötigen Schiffe und Lebensmittel — wurde abschlägig beschieden. So kam es bei gänzlicher Windstille zum Kampfe. Das „grand feu" der Grönlandfahrer, die nach der wohl schwerlich zutreffenden Angabe des französischen Berichtes alle 10, 12, 14 und sogar 18 Stücke, zusammen über 300 Kanonen und — was bestimmt eher zu niedrig als zu hoch gegriffen war — 1500 Mann Besatzung hatten, begann um 8 Uhr morgens. Die Fregatten, deren jede mit 24 Geschützen bewehrt war, antworteten kräftig — jede soll über 1600 Schüsse abgefeuert haben — und anscheinend mit Erfolg, da nach 1 Uhr das Feuer der Feinde sich verlangsamte und schließlich verstummte. Zur großen Enttäuschung der Franzosen hißten diese jedoch nicht, wie sie erwartet, die weiße Flagge, sondern ließen sich von ihren Schaluppen aus der Bucht herausschleppen. Sie selbst konnten ihnen das, da ihre Schaluppen bis auf je eine sämtlich zerschossen worden waren, nicht nachmachen. So gelang es 27 Grönlandfahrern, ins Eis zu entkommen; 13 jedoch fielen ihnen immerhin noch zur Beute, von denen 2, weil nicht mehr gebrauchsfähig, sofort verbrannt wurden. Auch von den Entronnenen vermutete der Berichterstatter, daß verschiedene infolge des Geschützkampfes in ihrer Bewegungsfähigkeit stark beeinträchtigt seien und kaum den Weg aus dem Eise ins offene Meer gefunden haben dürften. Der Bericht sucht das Entkommen so vieler Schiffe nach Kräften zu entschuldigen; viel größer als der durch die Wegnahme der Schiffe entstehende Schaden sei für die Feinde, Holländer wie „Dänen", die Verhinderung am Fischen gewesen; eine sehr reiche Spätsaison habe in Aussicht gestanden, sei aber durch die Fregatten völlig unmöglich gemacht worden. Am 10. August traf Croisic mit den 11 genommenen Holländern wieder bei La Varenne in der Südbai ein,

der am 12. mit seinen beiden Fregatten nach den Orkaden absegelte. Abgesehen von den drei bereits verbrannten waren 25 holländische Grönlandfahrer erbeutet worden. Von diesen übergab Croisic die 14 schlechtesten dem Feuer und segelte mit den 11 übrigen, die den Fang und die Fischereigeräte der verbrannten Fahrzeuge übernommen hatten, nach Frankreich. Einem von ihnen glückte es noch zu entwischen, so daß die 4 Fregatten auf ihrem Jagdzug insgesamt 27[1]) Holländer — von denen 17 verbrannt wurden — zur Strecke gebracht hatten.

Mit dänischer Flagge waren 16 Schiffe genommen worden. Auf diesen wurden die holländischen Mannschaften untergebracht und in die Heimat entlassen. Die meisten von ihnen hatten, wie der Berichterstatter hervorhebt, nichts gefangen, nur einige 1, 2 oder höchstens 3 Walfische. Obwohl aber diese die dänische Flagge und zum Teil sogar dänische Pässe führten, so heißt es weiter, habe es sich doch klar herausgestellt, daß sie zum größten Teile den Hamburgern gehörten; hätten doch die Kommandeure selbst („les maistres mêmes qui les commandent") oder wenigstens die Mehrzahl daraus kein Hehl gemacht und erklärt, daß sie ihre Pässe alle zusammen „à Altena, lieu de la domination du Danemarq et seulement distant de Hambourg d'une demye lieue" genommen hätten. Außerdem hätten sie sich dahin geäußert, man habe sich ihnen in Altona bei Entnahme der Pässe für deren Wert voll und ganz verbürgt („que lors de l'expidition de leurs passeports audit Altena on leur a respondu ou cautionné de la validité desdits passeports au moyen du cint [??] qui en revient de Sa Majesté danoise"). Das veranlaßte den französischen Berichterstatter zu der Bemerkung: „Sy cela est tolleré, il est constant que les dits Hambourgeois fairont leur negoce avec la mesme secureté que dans la plus tranquile paix et on reconnoitra sans doute que tous les vaisseaux qui pourront aller l'année prochaine à Grooland seront danoiss." Daß gleichwohl so schonend mit den als Hamburgern erkannten „dänischen" Schiffen verfahren worden sei, sei zu entschuldigen

[1]) Zorgdrager und van Sante nennen 26.

„attandu le peu de pesche qu'ils avoient et le nombre du monde qu'il falloit pour les amariner."

So waren die hamburgischen Grönlandfahrer für diesmal dank den dänischen Pässen vor einem schweren Schlage verschont geblieben. Der Schaden, der ihnen durch die Behinderung der Fischerei vielleicht zugefügt war, fiel dem gegenüber kaum ins Gewicht. Die kurze Wirksamkeit der Franzosen setzte ja erst ein, als die Hauptfangzeit bereits beendet war. Und daß man, im Gegensatz zu dem hier offensichtlich arg übertreibenden französischen Berichte, keineswegs mit einer sehr reichen Spätsaison rechnete, beweist die vorzeitige Rückkehr so vieler Grönlandfahrer, besonders wenn man in Betracht zieht, daß von den 25 Hamburgern, die bereits vor der Ankunft der Kaper Spitzbergen verlassen hatten, 4 nur 1 Fisch, 7 sogar nichts gefangen hatten und auch die übrigen bis auf vereinzelte Ausnahmen nur eine recht bescheidene, meist schwerlich die Unkosten deckende Ausbeute mitbrachten. Es ist also nicht angängig, die Schuld an dem geringen Ertrage des Sommers von 1693 — bei 16 ledigen Schiffen (von 51) durchschnittlich 1,64 Fische bzw. 75,94 Q. Speck — lediglich oder auch nur hauptsächlich den Franzosen zuzuschreiben. Man hatte eben eine „schlechte Saison" durchzumachen gehabt, die sich im folgenden Jahre bereits mit nur geringfügig besserem Ertrage — bei ebenfalls 16 (von 53)[1]) ledigen Schiffen durchschnittlich 79,64 Q. Speck — wiederholte. Hatten sich schon 1693 zu dem schlechten Fange zahlreiche Schiffsverluste gesellt — nämlich 5 Fahr-

[1]) Es sind in diesem Jahre von Hamburg nachweislich (wenigstens) 56 (von Holland 63) Schiffe nach Grönland gegangen. Die Liste enthält jedoch nur 53 und deren Fangergebnisse. Die übrigen 3 gibt das Verzeichnis der 40 unter Konvoi nach Spitzbergen segelnden Grönlandfahrer (St. A. H.) an. Von diesen 40 hatten nur 12 hamburgische, 2 schwedische, 26 dänische Pässe. Die bereits ohne Konvoi voraufgeeilten 12 fuhren zweifelsohne ebenfalls mit dänischen Papieren, denn der Konvoikapitän Michael Schröder (vom „Leopoldus Primus") konnte sich ihr Verhalten nur durch die Vermutung erklären, daß sie sich durch ihre fremden Pässe hinreichend geschützt glaubten.

zeuge oder beinahe 5 Prozent, während in den beiden Vorjahren weder durch Kaper noch durch Unfall eine Einbuße erlitten wurde — so war in dieser Beziehung das ebenso schlecht „gesegnete“ Jahr 1694 noch trauriger, da nicht nur 6 Grönlandfahrer verunglückten, sondern auch noch 3 gekapert wurden, der Gesamtverlust sich somit auf 16,1 Prozent bei 56 Schiffen bezifferte. Das mußte einen Rückschlag herbeiführen, und so sank denn im nächsten Jahre, 1695, die Zahl der von der Elbe ausgehenden Grönlandfahrer bis auf 43 herab (Holländer 97). Ein neuer minderwertiger Sommer folgte. Der durchschnittliche Betrag belief sich, bei 11 ledigen Schiffen, nur auf 1,21 Fische bzw. 63,53 Q. Speck. Dieses Jahr trieben wieder französische Kaper bei Spitzbergen ihr Unwesen. Zwei hamburgische Grönlandfahrer fielen ihnen, wie Konvoikapitän Schröder dem Rat meldete, in die Hände; einer davon wurde „unter die sieben Yszbergen“ verbrannt.

Trotz der ununterbrochenen Mißerfolge hatte die Walfischfängerflotte im folgenden Jahre 1696 einen Zuwachs — auf 52 (Holländer 131) — zu verzeichnen. Als alles zur Abfahrt bereit lag, wurden die Grönlandreeder jedoch wieder einmal von Christian V. in Schrecken gesetzt, der Stadt aber aufs neue die Augen darüber geöffnet, welch Verlaß auf Verträge mit dänischen Königen sei. Als ob es keinen Kopenhagener Rezeß gebe, hielt er wegen einer Forderung, die der Kommerzienrat Arf Heinsen an einige hamburgische Versicherer zu haben glaubte, im Anfang April ein von Portugal gekommenes und ein auf den Walfischfang aussegelndes Schiff an und drohte den übrigen zum Auslaufen bereitliegenden Grönlandfahrern ein Gleiches. Der Rat schickte sofort (10. Apr.) unter Berufung auf den Kopenhagener Vergleich ein Beschwerdeschreiben an den König ab, bemerkte, er könne nicht glauben, daß das Anhalten der Schiffe von ihm befohlen sei und ersuchte ihn, der kgl. Regierung zu Glückstadt deren sofortige Freigabe und das künftige Unterlassen solcher Maßnahmen anzubefehlen. Um Weitläufigkeiten zu vermeiden, verglich sich der größte Teil der Versicherer mit dem Kläger, und die Grönlandfahrer durften unbehelligt ihre

Reise antreten[1]), dieses Mal von dem Konvoischiff „Admiralität von Hamburg“ unter Kapitän Marinsen begleitet. Obwohl dieses mit zwei holländischen Kriegsschiffen zusammenwirkte[2]), fielen doch bei Spitzbergen selbst fünf mit 26 Fischen beladene Schiffe, von denen drei verbrannt wurden, den Franzosen zum Opfer, ein sechstes, das sich nicht unter Konvoi begeben hatte, wurde vor der Elbe ihre Beute, ein siebentes erlitt ebendort Schiffbruch, so daß die Grönlandfahrerflotte wiederum eine Einbuße von 13,4 Prozent zu verzeichnen hatte. Der Rest erreichte mit einem etwa gerade die Unkosten deckenden Fange — durchschnittlich 2,63 Fische bzw. 121 Q. Speck — den Heimatshafen.

Gegen die fortgesetzte Beunruhigung der Fischerei in Spitzbergen durch französische Kaper war dringend Abhilfe nötig. Darum wurden 1697 den hamburgischen Grönlandfahrern, deren Zahl vielleicht mit Rücksicht darauf auf 58[3]) stieg, zwei Stadt-

---

[1]) Aber die Erregung der Bürgerschaft über die frivole Nichtachtung des Vertrages dauerte, wie der Rat in einem Schreiben vom 8. Mai einfließen ließ, noch an, und er konnte sich nicht enthalten zu äußern, er wolle zwar — da er „anjetzo nicht de tempore hielte und viel wiedriges daraus zu besorgen“ — den jetzt fälligen Zahlungstermin aus dem Kopenhagener Vergleich innehalten, erwarte jedoch bestimmt, daß des Königs Untertanen dem Vertrage genau nachlebten, „damit, da wir von ihnen [den hamburgischen Bürgern] und ausz ihren händen nach der stadt verfaszung die gelder erheben müszen, die übrigen zahlungsterminen ew. köngl. majestet in schuldigster unterthänigster devotion einzuhalten vermögend sein mögen“.

[2]) Näheres hierüber unten in dem die Konvoyierung der Grönlandfahrer behandelnden Abschnitte.

[3]) Vf. folgt hier für Hamburg einer der drei von Konvoikapitän Tamm aufgestellten, im St. A. H. befindlichen Listen. Sie enthält ein Schiff mehr als die sonst als Quelle benutzte Liste und weicht auch im Ergebnis ab; Zorgdraler nennt 54, was für die heimkehrenden richtig ist; eine englische Quelle (bei Convay, S. 226) gibt nur 51 Hamburger an, jedoch müssen zu diesen noch 2 als „schwedische“ und 4 als „dänische“ bezeichnete hinzugerechnet werden (nach Tammes Liste hatten 2 schwedische und 4 dänische Pässe), so daß im Ganzen annähernd richtig 57

konvoischiffe zur Verfügung gestellt, und die Generalstaaten schickten nicht weniger als 9 Kriegsschiffe nach Spitzbergen[1]). Diesmal blieben die Franzosen wohlweislich fern. Die Grönlandfahrer aber machten einen sehr guten Fang. Der „Segen" des am wenigsten glücklichen Schiffes betrug 44 Q., des am meisten begünstigten 600 Q., das Mittel 324,1 Q. Speck. Die Gesamtbeute der 58 Hamburger belief sich — bei einem Verlust von 4 Schiffen — auf 520 Fische bzw. 18 798 Q. Speck, die der 131[2]) Holländer — bei einer Einbuße von 10 Fahrzeugen — auf 1274,5 Fische bzw. 42 281 Q. Speck. Sämtliche Grönlandfahrer, Holländer, Hamburger, Bremer, Emdener — auch ein Lübecker wird genannt[3]) — eine stattliche Flotte von zusammen über 200 Segeln, sammelten sich in der Klockbai, um gemeinsam unter dem Schutze der 9 holländischen und 2 hamburgischen Kriegsschiffe die Rückreise durch die von französischen Kapern wimmelnde[4]) Salzflut zu vollführen. Unbehelligt,

---

Schiffe mit 1864 „Cascs of Blubber" herauskommen. Die Erträge der „Dänen" und „Schweden" sind sogar aufs Quardeel genau angegeben.

[1]) Hierüber mehr in dem vom Konvoi handelnden Abschnitte.

[2]) Nach van Sante; nach Zorgdrager waren es 121 (mit 1252 Fischen). Die in der vorigen Anmerkung angezogene englische Quelle verzeichnet 129 mit 1255 Fischen und 41 344 „Cascs of Blubber".

[3]) In der genannten englischen, offenbar sehr gut unterrichteten Quelle.

[4]) Als die für Konvoizwecke Hamburgs angekaufte Fregatte, im Juni dieses Jahres 1697 nach ihrem Bestimmungsorte segelte, wurde sie vor der Elbe von zwei franz. Kapern angegriffen, die sie aber mit ihren Geschützen wacker abwies; Baasch, Convoy S. 288. Wilhelm Antonissen, der Kapitän dieses Schiffes, das alsbald vor der Elbmündung kreuzte — bekam — wie er in seinem dem Rate zugesandten Journal mitteilte — von einem Drontheimer Segler die Meldung zugerufen, „dasz er hette ohngefähr bey dasz landt von stadt [bei Drontheim?] wohl by 20 fransche capers gewesen [sic!], die alle um die nordt wehren gegangen, umb auf deknen grönlandtsvaders zu kreutzen". Der Bericht des Konvoikapitäns Tamm weiß von keiner Begegnung mit Kapern. Sie scheinen die riesige Grönlandfahrerflotte also verpaßt zu haben

jedoch nicht ohne daß ein Teil von ihnen in schweren Stürmen Beschädigungen erlitt, langten sie in der Heimat an.

Der Friede, der noch in demselben Jahre geschlossen wurde, ließ die Grönlandfahrer wieder aufatmen. Ihre Flotte erhielt sich in den nächsten Jahren auf derselben Höhe. Sie zählte 1698: 54, 1699: 52, 1700: 53, 1701: 54, 1702: 58, 1703: 54 Segel[1]). Der spanische Erbfolgekrieg, der 1702 entbrannt war, hatte bisher für Hamburg keine üblen Folgen gehabt, da die Stadt noch ihre Neutralität zu wahren vermocht hatte. Das wurde sofort anders, als sie am 26. Juli 1703 vom Kaiser gezwungen wurde, dem französischen Geschäftsträger „den Abzug anzusagen und den Schutz aufkündigen zu lassen." Die Grönlandfahrer begehrten daher für das nächste Jahr Konvoi, um so mehr, da im März 1704 die Kunde kam, daß „von Biscayen sollten woll 15 Schiffe abgehen, in See zu kreutzen."[2]) Sie wurden ihnen jedoch, weil die Gefahr zu groß schien, versagt, und die meisten von ihnen zogen es daher vor, in diesem Jahre die Fahrt zu unterlassen. Nur 8[3]) Schiffe wagten die Reise und zwar so, daß sie sich den von Hamburg nach den Niederlanden gehenden Konvoyern anschlossen und von dort unter holländischem Geleite nach Grönland segelten. Sie gelangten auch alle mit einem leidlichen Fange — 162,25 Q. Speck durchschnittlich — glücklich wieder auf die Elbe zurück. 1705 wurde den hamburgischen Grönlandfahrern eine Privatkonvoi zugestanden, und so entschlossen sich denn wieder 32 Schiffe zur Fahrt ins Eismeer, von denen jedoch 2 eine Beute der Kaper wurden. Die übrigen kamen mit einem befriedigenden Fange — 203,47 Q. — wieder in Hamburg an. 1706 zählte die Grönlandflotte 35 Segel; 2 gingen abermals an

---

oder sie hatten rechtzeitig von der starken Bedeckung Wind bekommen und es vorgezogen, sich ein anderes Wirkungsfeld zu suchen.

[1]) Die holländische Grönlandfahrerflotte belief sich in den entsprechenden Jahren auf 141, 151, 173, 207, 225, 208 Schiffe.

[2]) Baasch, Convoy S. 37.

[3]) Auch die Zahl der Holländer hatte sich gegen das Vorjahr sehr erheblich, von 208 auf 130, vermindert.

die Kaper verloren, und die heimkehrenden brachten wenig — 42,86 Q. durchschnittlich — mit. 1707 sank die Zahl auf 25, 1708 auf 22; 1709 waren es 23, 1710 wieder 32[1]), die einen unerhört schlechten Fang taten; 22 oder 68,75 Prozent kamen ganz leer zurück, und der Gesamtertrag belief sich auf nur 427 Q., der Durchschnitt auf 13,34 Q. Speck. Außerdem war noch ein Schiff genommen worden, das für seine Freigabe 4000 Gulden bezahlen mußte. In den nächsten Jahren, in denen Hamburg der dänische[2]) Nachbar und die Pest arg zusetzten, ging die Zahl der Grönlandfahrer zurück; sie betrug 1711: 27, 1712, in welchem Jahre wieder ein Grönlandfahrer von den Franzosen gekapert und nur gegen Zahlung von 7000 Gulden freigelassen wurde, 19, 1713: 18, um dann nach dem Utrechter Frieden 1714 sofort wieder auf 32, 1715 auf 40 anzusteigen[3])..

Die folgenden Jahre brachten einige wichtige Neuerungen für die hamburgische Grönlandfahrt, den Beginn des Robbenschlages, der kleinere Schiffe mit geringerer Mannschaft und weniger Kosten beschäftigte, und die Fahrt nach der Davis-Straße. Hervorgerufen wurden beide Maßnahmen durch die andauernd mittelmäßigen, zum größeren Teile sogar schlechten Fänge, die in den letzten 25 Jahren (1691—1715) eingebracht worden waren. Nur 3 wirklich gute Ergebnisse — 1697 mit 321,5 Q., 1698 mit 378,07 Q., 1701 mit 365,5 Q. Speck — waren darunter, die letzten, die Hamburg überhaupt zu verzeichnen hatte. Denn obwohl schon diese Durchschnittserträge einen Vergleich mit denen von 1669 (394,65 Q.), 1671 (423,43 Q.), 1672 (496,7 Q.), 1673 (549,69 Q), 1674 (408,36 Q.), 1680 (390,37 Q.), nicht

[1]) Die holländische Grönlandfahrerflotte zählte 1705 bis 1710: 157, 149, 131, 121, 127, 137 Schiffe.

[2]) Am 18. Nov. 1712 wurde die Stadt wieder zu einem der berüchtigten „Vergleiche", dem Altonaer Rezeß, genötigt, den Gallois G., S. 442, „als ein Denkmal unerhörten Raubsystemes wie es zur Verspottung des ganzen heil. Röm. Reichs deutscher Nation geübt worden ist", zum Abdruck bringt. Diesmal wurden 230 000 rd. mit den üblichen Nebenspesen erpreßt.

[3]) Die holländische Grönlandflotte zählte 1711—15: 117, 108, 94, 108, 134 Schiffe.

aushalten konnten, wurden auch sie im ganzen 18. Jahrhundert nicht einmal annähernd wieder erreicht. Nachdem 1705 noch einmal 200 Q. überschritten waren (203,47 Q.), verschwand auch diese Zahl als Durchschnittsertrag. Selbst 150 Q. wurden nur noch dreimal übertroffen (1704 mit 162,25 Q., 1711 mit 161,19 Q. und 1714 mit 181,53 Q., dem höchsten Ergebnis nach 1705!) und sogar 100 Q. nur noch vierzehnmal überschritten. Die Kunde von den riesigen Fängen der 1670er Jahre mußte den Nachfahren geradezu wie ein Märchen vorkommen. Denn die goldene Zeit des Walfischfanges war dahin. Seit 1669, dem Begin der zahlenmäßigen Nachweise für die Grönlandfahrt, hatte der Durchschnittsertrag einen stetigen, starken Rückgang erfahren. Berechnet man von 1669 an für je 10 Jahre den Durchschnittssegen eines Schiffes, so erhält man folgende absteigende Reihe: 1669 bis 1678: 347,18; 1679—1688: 215,73; 1689—1698: 146, 28; 1699—1708: 133,5; 1709—1718: 95,63; 1719—1728: 51,51 Q. Speck! Diese nackten Zahlen reden eine deutliche Sprache. Das erbarmungslose Morden der Wale Jahr für Jahr, ohne Schonzeit, ohne Rücksicht auf den Nachwuchs, hatte verheerende Wirkungen gezeitigt. Die kostbaren Tiere waren seltener, die noch vorhandenen scheu geworden. Vor allem aber: die großen schweren Fische waren so gut wie völlig ausgerottet. Auch hierfür mögen trockene Zahlen den Beweis erbringen: 1674 lieferten $520^5/_6$ Wale 30 129 Q., dagegen 1697 520 Wale nur 18 798 Q. Speck. Dieselben Kosten, dieselbe Mühe, der gleiche Kampf mußte zu ihrer Erlegung aufgewendet werden, und doch zeigen die beiden Ergebnisse den Riesenunterschied von 11 331 Q. Speck! Unter diesen Umständen war es kein Wunder, daß die Grönlandreeder darauf bedacht waren, neue Gewinnquellen zu erschließen, daß sie neue Fischgründe erproben und auch auf bisher verächtlich beiseite gelassene, Speck liefernde Tiere des Eismeeres Jagd machen ließen. Fast gleichzeitig wurde dieser doppelte Weg beschritten. 1716 erscheinen zum ersten Male in der hamburgischen Liste Schiffe, die nur Robbenspeck mitbrachten, und 1719 beginnen die Aufzeichnungen über den Walfang in der Davis-Straße, die wohl aber bereits

vorher von dem einen oder anderen Fahrzeuge zu diesem Zwecke aufgesucht worden war. Somit spaltete sich der grönländische Betrieb Hamburgs von 1719 an in 3 verschiedene Zweige: Grönländische (d. i. spitzbergische) Fischerei, Davis-Straße-Fischerei und Robbenschlag.

1716 gingen 41 Walfischfänger (durchschnittlich 81,12 Q.) und 3 Robbenschläger (40,33 Q.) aus, 1717: 47 Wfg. (60,72 Q.) und 2 Rschl. (14,5 Q.), 1718: 42 Wfg. (48,64 Q.) und 9 Rschl. (26,67 Q.); 1719: 41 Wfg. (33,66 Q.), und 9 Rschl. (17, 33 Q.) nach „Grönland", dazu 4 Wfg. nach der Davis-Straße (12,13 Q.). Viel verheißend war, wie diese Zahlen lehren, der Anfang nicht. Blieb doch der Ertrag des Robbenschlages durchweg weit hinter dem schon so geringen des Walfanges, und der erste Versuch in dem neuen Fischgebiete mit seinem geradezu kläglichen Erfolge hinter allen Erwartungen zurück. Trotzdem gingen 1720 abermals 4 Schiffe auf den Robbenschlag (42 Q.), 6 Fischer nach der Davis-Straße (57 Q.) und 47 nach den altgewohnten spitzbergischen Fangplätzen (52,13 Q.). Die unverkennbare Besserung, die der Walfischfang in der Davis-Straße zeigte, führte 1721 bereits 14 Fahrzeuge dorthin. Ihre Ausbeute war jedoch mit 31,28 Q. beträchtlich geringer als im Vorjahre, während die 6 Robbenschläger mit 50,03 Q. eine Zunahme aufzuweisen hatten. Am günstigsten hatten die „grönländischen" Fischer abgeschnitten, die seit 6 Jahren wieder einmal einen Fang heimbrachten (131,95 Q.), der die Unkosten zu decken versprach. Ihre Zahl stieg daher 1722 um 10, die der Robbenschläger um 1, während die der Davis-Straße-Fischer um 8 zurückging.

Seit dem Utrechter Frieden hatte sich die hamburgische (ebenso wie die holländische) Grönlandfahrt trotz der minderwertigen Fänge in stetig aufsteigender Richtung entwickelt. Von 18 Schiffen in 1713 war ihre Flotte auf 50 in 1719, auf 61 in 1721, auf 73 in 1723 emporgestiegen, eine Zahl, die an die beste Zeit des 17. Jahrhunderts erinnert, nur zweimal (1674 mit 74, 1675 mit 83 Segeln) übertroffen worden war und niemals mehr erreicht werden sollte. Die holländische Grönlandfahrt

hatte 2 Jahre vorher, 1721, mit nicht weniger als 258 Fahrzeugen ihren höchsten Gipfel erklommen, betrug 1723 235, also nur wenig mehr als das Dreifache der hamburgischen. Von nun an aber ging es wieder abwärts, ein unausbleibliches Ergebnis der ununterbrochen aufeinander folgenden schlechten Fänge.

Die Verteilung der hamburgischen Grönlandfahrer auf die drei verschiedenen Zweige wechselte fortwährend. Man versuchte hier, probierte dort, verstärkte bald den einen bald den anderen Betrieb, ohne doch zu einem besseren Ergebnisse zu gelangen. So gingen 1723 60 Schiffe auf den Fischfang nach Grönland, 9 auf den Robbenschlag, 4 auf den Fischfang in die Davis-Straße. 1724 waren die Zahlen entsprechend: 56, 6, 2; 1725: 43, 11, 7; 1726: 40, 11, 9. Dann traten stärkere Verschiebungen ein; 1727: 27, 14, 16; 1728: 23, 18, 8; 1729: 22, 19, 5. In den nächsten Jahren ist das ursprüngliche Verhältnis ins Gegenteil verkehrt, die Robbenschläger überwiegen: 1730: 21, 22, 8; 1731: 18, 21, 8; 1732: 11, 23, 11. Vom nächsten Jahre ab aber vollzog sich — immer unter beständiger Abnahme der Gesamtflotte — die rückläufige Bewegung: 20, 14, 6 in 1733; 21, 17, 3 in 174; 17, 12, 0 (!) in 1735[1]). Die Fischerei in der Davis-Straße schied also bereits —

---

[1]) Das 1726 zu Hamburg erlassene Münzmandat hatte für die Jahre 1726—35 eine Reihe von verkehrs- und handelsfeindlichen Maßnahmen Christians VI. von Dänemark zur Folge gehabt, die sich außer in dem Anhalten von Schiffen vor allem in einer für Hamburg ganz außerordentlich schädigenden dänischen Münzpolitik und in der Sperrung des Handels zwischen Dänemark und der Stadt äußerten. Wie weit die Grönlandfahrt dadurch ungünstig beeinflußt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. An Beunruhigung hatte es nicht gefehlt. 1729 ging das Gerücht, Dänemark wolle einige Fregatten nach Grönland und der Davis-Straße schicken, um die hamburgischen Grönlandfahrer wegnehmen zu lassen; Gallois G. II, S. 547. Ebenso tauchte 1735 die Nachricht auf, daß eine dänische Fregatte den hamburgischen Grönlandfahrern auflaure, was den Rat sogar veranlaßte, ein Schiff nach Grönland zu schicken, um sie zu warnen; Gallois C. IV, S. 92. Man geht wohl nicht fehl, wenn man für den unaufhaltsamen Niedergang der Grönlandflotte gerade in diesen 10 Jahren — von 60

jedoch nur für einige Jahre — wieder aus. Der Robbenschlag aber behauptete sich durchaus neben der grönländischen Fischerei, und die Erträge dieses Betriebes hatten, auf den Durchschnitt berechnet, der fort und fort minderwertigen Ausbeute des Walfangs meistens die Wage gehalten, sie in den 11 Jahren 1723—1733 sogar stets, zum Teil erheblich, überflügelt, während es sich in den folgenden Jahren umgekehrt gestalten sollte. Das Verhältnis der Fischer zu den Robbenschlägern und ihren Fängen war 18:12 (142:84,09) in 1736, 18:9 (92,83:50) in 1737, 17:8 (74,82:105) in 1738, 16:9 (136,87:109,33) in 1739, 14:9 (108,57:43,89) in 1740, 14:5 (30,29:76,4) in 1741. Der Durchschnittsertrag von Walfängern und Robbenschlägern zusammen belief sich dagegen für diese, bis auf das letzte, eine bedeutende Besserung zeigenden Jahre auf 118,83[1]); 78,56; 84,4; 126,96; 83,26; 42,42 Q. Speck.

Von 73 Schiffen in 1723 war also die Grönlandflotte auf 19 in 1741 herabgesunken! Bei den Fängen, die in diesem Zeitraume (58,31 Q.) — wie oben gezeigt, auch bereits lange vordem — erzielt worden waren, ließ sich der Betrieb schlechterdings nicht aufrecht erhalten. Es ist zu bewundern, mit welcher Zähigkeit und mit welchem Opfermut die Grönlandreeder unter zweifellos beträchtlichen Verlusten Jahr für Jahr immer wieder die kostspielige Ausrüstung wagten. Schnell waren sie zur Stelle gewesen, als sich durch die Eröffnung des Robbenschlages und der Fischerei in der Davis-Straße neue Gewinnmöglichkeiten hoffen ließen. Der Aufstieg von 18 Schiffen auf 73 hatte sich in nur 10 Jahren (mit 70,18 Q. Durchschnitts-

---

Schiffen in 1726 auf 29 in 1735 — die dänischen Plackereien mit verantwortlich macht, obwohl der geringe Durchschnitts-Ertrag dieses Jahrzehnts (54,82 Q.) vollständig zur Erklärung ausreicht.

[1]) Wenn Gallois C. IV, S. 98 für dieses Jahr 1736 vermerkt: „Unsere Grönlandfahrer hatten einen ungewöhnlich reichen Fang getan", so ergibt sich daraus, obwohl in Anbetracht der 13 voraufgegangenen Jahre diese Äußerung eine gewisse Berechtigung hat, wie bescheiden die Ansprüche der Grönlandreeder geworden waren.

ergebnis) vollzogen. Für den Rückgang auf 19 waren dagegen 19 Jahre (bei nur 61 Q.) nötig gewesen! An Unternehmungsgeist hatte es hier wahrlich nicht gefehlt, aber die Natur versagte allen Mühen, Kosten und Anstrengungen den Lohn. Die Holländer hatten in dieser Zeit durchschnittlich bessere Ergebnisse erzielt und infolgedessen ihre Grönlandflotte ständig auf der achtbaren Höhe von 150—190 Segeln erhalten können. 1741 vermochten sie den 19 hamburgischen Grönlandfahrern 177, also mehr als das Neunfache entgegenzusetzen. Doch besserte sich das Verhältnis für Hamburg bald wieder. Denn trotz aller entmutigenden Fehlschläge hielt eine ganze Anzahl hamburgischer grönländischer Reedereien durch. Im Jahre 1742 ging auch wieder ein Schiff nach der Davis-Straße. Aber obwohl es zwei mittlere Wale mit zusammen 70 Q. Speck heimgebracht hatte, fand doch vor 1747 keine Ausrüstung dahin statt und erst seit 1749 wurden wieder mehrere Jahre hintereinander bis 1755, und dann wieder von 1759—1783, regelmäßig Schiffe in dieser Fahrt gehalten. 1742—1747 bewegte sich der Durchschnittsertrag um 100 Q. herum, wodurch wenigstens die zur Weiterführung des Unternehmens zweifellos auch in diesen Jahren erforderlichen Zuschüsse auf ein geringes Maß herabgedrückt wurden. Die Besserung war jedoch keine andauernde. Erst nach 16 Jahren wurden abermals 100 Q. überschritten (1763 mit 109,55 Q.), und dann erst wieder nach weiteren 6 Jahren (1769 mit 111,57 Q.). Immerhin zeigte der Durchschnitt der 8 Jahre 1750—1757 mit 76 Q. und der 11 Jahre 1759—1769 mit 80,8 Q. gegenüber den früheren einen unverkennbaren Fortschritt[1]). Und dieser hatte alsbald auch eine Vermehrung der Grönlandflotte zuwege gebracht, jedoch nicht, wie früher in einer gerade aufsteigenden, sondern in einer seltsamen Zickzacklinie.

---

[1]) Von den nicht berücksichtigten Jahren ist nur der Ertrag in Tonnen Tran überliefert — an sich zweifellos die bei weitem bessere Angabe; aber da der eingebrachte Segen bisher nur in Quardeelen Speck verzeichnet war, muß, wenn ein Vergleich möglich sein soll, an dieser Art der Berichterstattung unbedingt festgehalten werden.

So zählten die Grönlandfahrer 1749: 28, 1750: 34, 1751: 31, 1752: 33, 1753: 40, 1754: 36, 1755: 35, 1756/57: 33, 1758/59: 32, 1760: 25[1]). Aber bereits im Jahre 1761 waren es wieder 36 (15 Grf., 18 Rbsch., 3 Dvsfr.), und nun ging es schnell vorwärts; 1764:43 (18 Grf., 23 Rbsch., 2 Dvsf.), 1765: 47 (19 Grf., 25 Rbsch., 3 Dvsf.), 1766: 52 (21 Grf., 27 Rbsch., 4 Dvsf.), 1767: 54 (24 Grf., 27 Rbsch., 3 Dvsf.), 1768: 53 (24 Grf., 26 Rbsch., 3 Dvsf.), 1769: 54 (23 Grf., 27 Rbsch., 4 Dvsf.). Hiermit fand die aufsteigende Entwicklung ihr Ende. Abermals war ein Gipfel — wenn auch nicht von der Höhe der früheren — erklommen, der letzte in der Auf- und Abbewegung der hamburgischen Grönlandfahrt. Von nun an ging es unaufhaltsam und endgültig bergab, allerdings nicht nur bei den Hamburgern, sondern auch bei den Holländern, deren Flotte sich seit 50 Jahren um volle 100 Segel vermindert hatte, aber mit einem Bestande von 158 bzw. 153 immer noch dreimal stärker war als die Hamburgs.

Die Gesamtzahl der Grönlandfahrer, die jährlich im Polarmeere zusammenkamen, war aber trotzdem keinesfalls zurückgegangen. Die letzten Jahrzehnte hatten neue Wettbewerber dorthin geführt, vor allem Engländer und Dänen, von deren ursprünglicher Teilnahme und frühzeitigem Ausscheiden bereits oben gehandelt worden ist. Über den Anteil, den die Dänen nun wieder nahmen, wissen wir — wenn von den Herzogtümern Schleswig-Holstein abgesehen wird — allerdings so gut wie gar nichts. Eine Notiz Scoresbys, wonach 1753 Gesamtdänemark — also mit den Herzogtümern — die stattliche Zahl von 90 Schiffen in der Grönlandfahrt gehabt habe, dürfte wohl kaum zutreffen. Gingen doch in diesem Jahre von Altona nur 2 — nach einer anderen Liste 3 — Fahrzeuge, von Glückstadt höchstwahrscheinlich gar keins aus, und erst 1775, drei Jahre nachdem der König die ansehnliche Prämie von 15 Rtlr. für jede Kommerzlast eines dänischen Grönlandfahrers bewilligt hatte,

---

[1]) Von den Grönlandfahrern fiel ein Robbenschläger französischen Kapern in die Hände.

segelten von Kopenhagen 8 Schiffe aus — darunter 7, die ganz neu erbaut waren und von Föhringern als Kommandeure befehligt wurden, während der des achten von Röm stammte[1]).

Besser unterrichtet sind wir, dank Scoresbys vortrefflichem Werke, über die englische Beteiligung. Das verblassende Gestirn Hollands war bereits längst von der immer höher steigenden Sonne Großbritanniens überstrahlt worden, als im Polarmeere die englischen Farben noch nicht vertreten waren. Die Erkenntnis der Wichtigkeit der Grönlandfahrt für die Heranbildung zahlreicher und tüchtiger Seeleute veranlaßte dann aber die Briten zu Versuchen, es den Niederländern und den Hansestädten nachzutun. An Geldaufwendungen ließen sie es nicht fehlen. Nachdem eine 1693 gebildete „Company of Merchant of London trading to Greenland“, die ihre Schiffe bis zur Hälfte mit Ausländern bemannte, nicht nur das Stammkapital von 40 000 £, sondern auch die 1703 neu aufgenommene Summe von 42 000 £ verloren hatte, wurde erst 1725 wieder ein Versuch, diesmal von der „South Sea Company“, gemacht. Aber auch dieses Unternehmen, das zum größten Teile deutsche Seeleute in seinen Dienst gestellt hatte — sämtliche Kommandeure und Harpuniere waren Föhringer oder andere Inselfriesen! — schlug gänzlich fehl und mußte bereits 1732 mit dem großen Verluste von 237 000 £ wieder aufgegeben werden[2]). Jetzt griff die englische Regierung tatkräftig ein. Sie bewilligte 1733 für jede Tonne eines Walfischfängerschiffes, das über 200 Tonnen hielt eine Prämie von 20 Schilling. Aber auch das half nichts. 1749 machten nur 2 Schiffe die Reise. Erst als in diesem Jahre der Betrag von 20 auf 40 Schilling erhöht, den amerikanischen Kolonien die gleiche Vergünstigung zugesprochen und auch sonstige Erleichterungen gewährt wurden, stellte sich der erhoffte Erfolg ein. 1750 war bereits eine Flotte von 20 Segeln im Walfischfange tätig, 1753: 49, 1756: 83. Die Zahl ging aber rasch wieder auf 70 in 1757, 67 in 1758, 49 in 1759, 40 in 1763 zu-

[1]) Eschels S. 56.

[2]) Es waren 1725: 12, 1727: 25, 1730: 22, 1731: 21 Schiffe im Walfischfange tätig gewesen.

rück, um dann bis 1769 wieder auf 53 zu steigen. In den 20 Jahren von 1750—1769 zählte die Grönlandflotte der Herrscherin zur See durchschnittlich 51, die der einzelnen Stadt Hamburg 39 Fahrzeuge, ein beredtes Zeugnis deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Tatkraft! Wie groß die Leistung der Hansestadt war, erkennt man aber erst, wenn man bei dieser vergleichenden Gegenüberstellung berücksichtigt, daß der selbst Zollfreiheit genießende englische Walfischfang, der überdies bereits seit 1672 durch den sehr hohen Zoll von 9 und 18 £ für die Tonne Tran bzw. Fischbein geschützt war, in diesen 20 Jahren von der Regierung nicht weniger als 613 261 £ 9 s 11 d an Prämien bezahlt bekam! Die Hamburger erhielten dagegen nicht nur nichts, sondern mußten sogar neben einem Schiffszoll von 5 Rtlr. seit 1674 für jeden eingebrachten Fisch eine Gebühr von 4 Rtlr. erlegen. Von einem Schutzzoll war erst recht nicht die Rede, vielmehr hatten Fischbein und Tran überall ungehindert Eingang in die Stadt, die für diese Ware der Markt des gesamten europäischen Festlandes wurde. In England wurden die Prämien — wie hier gleich bemerkt sei, — mit einigen Schwankungen unverändert fortgezahlt, erst Pitt setzte sie von 40 auf 30 Schilling herab. Bis 1824 wurde auf diese Weise der englische Walfischfang unterstützt. Man hat berechnet, daß von 1750 an bis zu diesem Zeitpunkte nicht weniger als 2 500 000 £ aufgewendet worden sind!

Jeder Wettbewerb mit England wurde dadurch aussichtslos. Infolgedessen bequemten sich die Seemächte dazu, ihren Untertanen ebenfalls mit Prämien aufzuhelfen. Selbst die Holländer waren nur durch die Zahlung von Prämien imstande, ihre Grönlandflotte zu erhalten. Hier geschah es in der Weise, daß die Regierung für jeden zu dieser Fahrt angeheuerten Matrosen 30 Gulden zahlte, später, seit 1789, in der Form, daß die mit Verlust zurückkehrenden Schiffe eine Schadenvergütung von 50 Gulden für jedes an 100 fehlenden Quardeel Tran erhielten[1]). In

[1]) Bedingung war, das Schiff müsse wenigstens 6 Schaluppen und 40 Mann Besatzung haben und in Grönland [Spitzbergen!] bis zum 20. Juli höher als 72 Grad oder in der Davis-Straße bis zum

dem einen Jahre 1788 betrug der Zuschuß nicht weniger als 118 000 Gulden. Auch Schweden, das — wie es scheint, seit 1755[1]) — von Gotenburg aus an der Grönlandfahrt teilnahm, ließ sich die Aufrechterhaltung dieses Betriebes ein gutes Stück Geld kosten, indem es für jede Last 30 (für Straßedavisfahrer sogar 40) Rtlr., für ein Faß Tran von 60 Kannen und ein Liespfund Barten je 10 Rtlr. zahlte[2]).

Aus alledem ist zu entnehmen, unter wie schwierigen Verhältnissen die Hamburger — und auch die Bremer — in den Wettbewerb treten mußten, nicht nur mit dem Auslande, sondern auch mit deutschen Städten, da ja die schiffahrttreibenden Orte Schleswig-Holsteins der dänischen, die Seeplätze Hannovers hannöverscher Prämien teilhaftig wurden, und auf diese Weise die unmittelbare Nachbarschaft der beiden Hansestädte in die Lage kam, ihre Ausrüstung um ein volles Drittel billiger als diese herstellen zu können. Dazu gesellte sich dann mit dem Einsetzen der großen Seekriege, also seit dem Beginn der 80 er Jahre, noch eine andere Schwierigkeit, die Beschaffung des Schiffsvolkes. Dieses bestand, wie oben gezeigt, zum größten Teile aus den

---

10. Juli höher als 65 Grad gelangt und auch eine gehörige Zeit an Ort und Stelle, wo Walfische gefangen werden können, verblieben sein; Schiffe, die auf der Ausreise, ohne Fischerei getrieben zu haben, verunglückten, seien nicht prämiefähig, wohl aber solche, die bei der Fischerei im Eise oder auf der Rückreise verunglückten, und zwar sollten sie, wenn von ihrem Fang nichts hätte geborgen werden können, als ledig zurückgekehrte behandelt werden; wenn etwas geborgen sei, werde ihnen für das, was an 100 Q. fehle, Prämie zustehen. Schiffe, die wegen Beschädigungen vor der oben genannten Zeit heimkehrten, sollten nur die halbe Prämie bekommen.

[1]) 1755 wurde das Schiff „der Fischer" in Hamburg „vor Gottenburger" ausgerüstet, das auch glücklich mit 5 Fischen in Gotenburg einlief (St. A. H.). Es ist dasselbe Schiff, auf dem drei Jahre später der schwedische Studiosus Anton Rolandson Martin, ein Schüler Linnés, eine Studienreise nach Spitzbergen unternahm, über die er einen interessanten Bericht hinterlassen hat; Nordenskiöld S. 339 f.

[2]) Baasch, Quellen S. 25.

Inselfriesen und anderen dänischen Untertanen, für deren Anwerbung Hamburg in einigen Jahren nur mit größter Mühe — 1782 und 1789 überhaupt nicht — die Erlaubnis der dänischen Regierung zu erlangen vermochte. In dieser Sache nahm sich der hamburgische Rat allerdings eifrig seiner Grönlandreeder an[1]). Gegen ihre sonstigen Nöte aber verschloß er sich, vielleicht mehr als billig und selbst verständig war. So hätte er den Schiffszoll von 5 Rtlrn. und das Fischgeld von 4 Rtlrn., um deren Erlaß seit beinahe 100 Jahren gebeten wurde, angesichts der ins Ungeheure wachsenden Schwierigkeiten, mit denen die Grönlandfahrt zu kämpfen hatte, ihren Reedern wohl erlassen können. War doch ihre Lage beinahe trostlos. Den kleinsten Anteil eines Grönlandfahrers an den Mann zu bringen, hatte die größten Schwierigkeiten. Trotzdem wurden alle Vorschläge, die Besserung verhießen, verworfen. So verwehrte man nach 1763 den Juden, 1767 und 1770 den Maklern die erstrebte Erlaubnis zur Grönlandreederei. Keinen besseren Erfolg hatte die 1777 von den Grönlandinteressenten ausgesprochene Bitte, das seit 1292 bzw. 1497 in Geltung befindliche Stadtrecht über den Verkauf von Schiffsanteilen für die ganz besonderen Rücksichten unterworfenen, zu jener Zeit noch nicht bestehenden grönländischen Schiffsparten außer Kraft zu setzen. Auch der 1789 gemachte Vorschlag, Tran und Fischbein mit Vergeltungszöllen zu belegen und dadurch den englischen, holländischen und anderen den Eingang zu wehren, wurde glatt abgelehnt, und dasselbe Schicksal erlitt der bereits 1777 erstmalig gestellte, 1789 wiederholte Antrag auf Einführung einer Prämie[2]).

Trotz aller dieser Schwierigkeiten vollzog sich der Rückgang der hamburgischen Grönlandflotte, deren Entwicklung wir bis 1769 verfolgt hatten, nicht so rasch, wie man annehmen sollte. Das kam zum Teil daher, daß die Reeder gewissermaßen in die Zwangslage versetzt waren, auch wider ihren Willen den Betrieb fortzusetzen. Taten sie das nämlich nicht, so hatten sie nur

---

[1]) Hierüber an anderer Stelle mehr.

[2]) Über alle diese Bestrebungen ist weiter unten in einem besonderen Abschnitte ausführlich gehandelt.

die Wahl, entweder ihre Schiffsanteile, von denen niemand etwas wissen wollte, mit ungeheurem Schaden zu verkaufen oder die Fahrzeuge im Hafen verderben zu lassen. Zu einem guten Teile hatte es aber auch seinen Grund in einer Änderung des Betriebes. Bisher war der Robbenschlag von besonders dazu ausgerüsteten, meist kleineren Schiffen getrieben worden. Jetzt begann man damit, diese Fahrzeuge zugleich für den Walfischfang herzurichten und zu gebrauchen, wodurch der Gewinn des gesamten Betriebes weit sicherer wurde. Diese gingen dann, wie bisher, frühzeitig aus, während die größeren Walfischfänger, deren man doch eine Zahl beibehielt, 2 Monate später absegelten[1]). So kam es, daß die Flotte, die 1769 aus 54 Schiffen bestanden hatte, 1777 immer noch 47 Fahrzeuge, darunter 3 nach der Davis-Straße bestimmte, zählte. Es bedurfte des Unglücks dieses Jahres, in dem 7 Schiffe zerschmettert und viele Menschenleben vernichtet wurden, um einen größeren Rückschlag herbeizuführen. 1778 gingen nur 36, darunter wieder 3 Straßedavisfahrer aus; 1779 waren es noch 32, darunter 2 Straßedavisfahrer; 1780: 29, darunter 1 Straßedavisfahrer; 1781, in welchem Jahre die Fahrt durch die Schwierigkeiten der dänischen Regierung bezüglich der Mannschaftswerbung in Frage gestellt war, 24 mit 1 Straßedavisfahrer; 1782, wo dieselbe Gefahr drohte, 23 mit ebenfalls 1 Straßedavisfahrer. Die letzten drei Jahre, in denen die Holländer wegen des Krieges mit England ganz, die Briten zum Teil ausschieden, hatten ziemlich befriedigende Fänge ergeben. Daher ging 1783 die Zahl der hamburgischen Flotte nicht zurück. Jedoch fand in diesem Jahre die Fahrt nach der Davisstraße ihr Ende, nachdem das einzige Schiff, das zuletzt noch dort gefischt hatte, mit Mann und Maus untergegangen war. Der Betrieb nahm in der Folge noch einmal einen kurzen Aufschwung, da die Flotte 1787 auf 30, 1788 auf 34, 1790/91 auf 35 Segel anwuchs. Aber der unvermeidliche Rückschlag blieb nicht aus. 1794 waren es nur noch 26, 1796 nur noch 19.

---

[1]) Joh. Georg Büsch a. a. O. S. 58 f.

Auf fast denselben Stand war in dieser Zeit die holländische Grönlandflotte herabgesunken: Der schwere Kampf mit England und die durch die französische Revolution hervorgerufenen Veränderungen zeitigten jetzt auch auf diesem Gebiete die verhängnisvollsten Folgen für die Niederlande. 1795 hatten sie die Fahrt gänzlich einstellen müssen, 1796 gingen nur 21, 1797 31 unter fremder Flagge aus und brachten, ebenso wie die 19 Schiffe, die Hamburg in diesen beiden Jahren entsandte, einen guten Fang zurück. 1798 aber traf sie ein Schlag, von dem sie sich nicht wieder erholen sollten. Als die 33 unter fremder Flagge ausgesegelten Walfischfänger mit reichem Segen heimfuhren, wurden 32[1]) von den wachsamen Engländern aufgebracht und nebst der Ladung verkauft, „welches wenigstens eine Beute von 1 Million Gulden gewesen ist.“ Mit diesem Jahre verschwand die holländische Flagge aus den spitzbergischen Gewässern, in denen sie fast 200 Jahre Sommer für Sommer geweht und 1½ Jahrhunderte hindurch die unbestrittene Führung gehabt hatte. Der Umschwung, der sich in den letzten Jahrzehnten zu Englands Gunsten vollzogen hatte, spiegelte die tatsächlichen Machtverhältnisse wieder. Seit 1788 waren die Briten im Eismeer mit durchschnittlich 250 Segeln vertreten, sehr zum Schaden auch der deutschen Grönlandfahrt. Denn es handelte sich nicht nur um einen bloßen Übergang der Vormacht von einer Flagge zur anderen, sondern um einen tief einschneidenden Wechsel. Die Holländer waren gewiß, solange sie sich als Herren der See betrachten durften, nicht weniger rücksichtslos aufgetreten als die Engländer. Aber in den grönländischen Gewässern hatten die Deutschen davon kaum jemals etwas gespürt, aus dem einfachen Grunde, weil die Besatzungen der Schiffe beider Nationen, vor allem die Kommandeure und Offiziere, derselben engen Heimat, den friesischen Inseln usw. entstammten, untereinander verwandt und verschwägert waren, infolgedessen getreulich Hand in Hand arbeiteten und die durch 1½ Jahrhun-

[1]) Das 33. Schiff gelangte mit 300 Q. Speck glücklich nach Emden.

derte geheiligten Gebräuche des „Grönländischen Rechtes“ unverbrüchlich beobachteten. Das war mit dem Erscheinen der Engländer anders geworden. Denn „nur stolzen Engländern, die sich überall für Herren des Oceans und seiner Geschöpfe ansehen, kann es einfallen, dawider zu sündigen; und es ist allgemeine Klage, daß sie es sehr häufig tun.“

Auch für Hamburg hatte sich die beginnende Leidenszeit bereits in mancherlei Weise angekündigt, wenn auch die Grönlandfahrt — abgesehen von den Schwierigkeiten der Mannschaftswerbungen und den in den fortwährenden Kriegen begründeten Scherereien, die das Ausfertigen besonderer Kriegspässe, das Leisten feierlicher Eide seitens der Kommandeure usw. verursachte — bisher noch glimpflich genug davon gekommen war. Zunächst zog sie sogar Vorteil aus der veränderten Sachlage, die den Preis des Trans zu einer außerordentlichen Höhe emporschnellen ließ, so daß die Reeder der 18 Schiffe von 1798 und 1799, der 16 von 1800, der 17, die 1801 trotz anfänglicher großer Schwierigkeiten[1]) hinsichtlich der Mannschaftswerbung abgesegelt waren, bei einem leidlichen Fange annehmbare Überschüsse erzielt haben dürften. Leider endet hier die Liste der hamburgischen Grönlandfahrt. Doch ließ sich für die meisten der folgenden Jahre wenigstens die Zahl der am Betriebe teilnehmenden Grönlandfahrer feststellen. 1802 waren es 15, 1803 noch 14. Aber in diesem Jahre begann nun die Leidenszeit auch für die Hansestädte. Als die Grönlandfahrer in die Elbe einlaufen wollten, verwehrten ihnen englische Kriegsschiffe die Einfahrt. Die Besetzung Hannovers durch die Franzosen hatte Großbritannien zur Sperrung der deutschen Ströme, der Elbe im Juni, der Weser im Juli, genötigt. Im folgenden Jahrzehnte war die deutsche Seefahrt von der Gnade Napoleons und des englischen Königs abhängig.

Durch gleichlautende Noten[2]) vom 28. Juni und 26. Juli

---

[1]) Die Hamburger konnten infolgedessen erst am 30. März bzw. 27. April die Elbe verlassen; Vz. Gaed.

[2]) St. A. H.

hatte Hawkesbury, der englische Staatssekretär für äußere Angelegenheiten, Hamburg und Bremen von der Sperrung der Elbe und Weser in Kenntnis gesetzt. Darin heißt es: In Anbetracht der gawaltsamen Besetzung einiger Teile des Stromgebietes durch französische Truppen; in Erwägung des Umstandes, daß diese dadurch die Kontrolle über die ein- und auslaufenden Schiffe besäßen und die in den dortigen Häfen gefundenen Fahrzeuge gegen britische Untertanen verwendet hätten und noch verwendeten, habe der König es für nötig erachtet, die schärfste Blokkade über die Flußmündung zu verhängen und mit aller Strenge gemäß den für diesen Fall vorgesehenen Kriegsgebräuchen zu handhaben (to maintain and enforce the same in the strictest maner according to the usages of war aknowledged and allowed in similar cases); es empfehle sich daher, die in England befindlichen Konsuln und Kaufleute davon zu benachrichtigen und ihnen zu bedeuten, daß auf Schiffe, die die Sperre zu durchbrechen versuchen sollten, alle durch das Völkerrecht — bzw. durch die zwischen England und neutralen Staaten geschlossenen Verträge — erlaubten (authorised) Maßnahmen Anwendung finden würden; der König sei wider seinen Willen zu diesem Schritte genötigt worden und werde seine die Flußmündung bewachenden Kriegsschiffe unverzüglich zurückberufen, sobald die Franzosen ihre Stellungen geräumt und so weit zurückverlegt hätten, daß der Verkehr auf dem Strome sowohl für englische als für alle anderen Schiffe völlig frei und sicher sei. Der englische Resident in Hamburg, George Rumbold, übermittelte dem hamburgischen Rat am 9. Juli diese Note. In seinem Begleitschreiben[1]) sprach er nochmals das Bedauern des Königs über die Notwendigkeit der Sperre aus und betonte, daß sein Herr wahrhafte Genugtuung empfinden werde, wenn sich die baldige Aufhebung der Blockade ermöglichen lassen solle. Der König sehe — so führte er weiter aus — mit aufrichtigster Betrübnis die für die Stadt unausbleiblichen Schädigungen voraus. Aber da das vermessene (audacieuse) und beispiellose Vorgehen

---

[1]) Ebd.

der französischen Regierung nicht nur eine Gefährdung britischer Schiffe, sondern tatsächlich die völlige Schließung der Elbe als unvermeidliche Folge nach sich ziehen müsse, könne sein Herr, sofern er nicht die Interessen seines Volkes und seine eigene Ehre außer acht lassen wolle, unmöglich einen Schritt dulden, durch den sich Frankreich das Recht anmaße, Häfen und Flüsse neutraler Staaten gegen den Handel seiner Königreiche abzuschließen; ein Schritt, der wider alle Grundsätze der Billigkeit und des Völkerrechts gehe und den gemeinsamen Interessen aller Nationen ebenso nachteilig sein werde wie denen seiner Untertanen. Also mit anderen Worten: Weil Napoleon einen deutschen Fluß gegen England sperrt, muß Britannien ihn für jedermann, selbst für seine Anwohner zuschließen! Und das, obwohl es weiß, daß diese Maßregel deren Ruin herbeiführen muß.

Die Gründe, die England für sein Verhalten ins Feld führte, dürften den davon Betroffenen ziemlich gleichgültig gewesen sein. Für sie galt es jetzt, sich mit der unerbittlichen Tatsache abzufinden und darnach zu streben, von ihrem der Vernichtung preisgegebenen Seeverkehr zu retten, was etwa noch zu retten war. Die freundlichen Versicherungen, mit denen England seinen Gewaltstreich zu decken versuchte, ließen erkennen, daß es ihm nicht darum zu tun sei, Hamburg selbst bis zur Vernichtung zu treffen. Bereits am 18. Juli traten infolgedessen die Kommerzdeputierten an den Rat mit der Bitte heran, eine Milderung der Sperre für gewisse Fälle befürworten zu wollen. „Die Voraussetzung“, so erklärten sie, „daß die Blockade der Elbe nicht geradezu wider Hamburgs Wolstand gerichtet sei, erregt den Wunsch, daß wenigstens solche Schiffe ausgenommen werden, deren Abweisung unsre Stadt ausschließlich und höchst empfindlich treffen würde. Dahin gehören die Groenlandsfahrer, die sich bloß mit dem Fischfang beschäftigen, und die an andern Orten nicht einmal auf hinlängliche Thranbrennereien rechnen können.“ Die Grönlandfahrer mußten in Bälde zurückkehren. Darum ersuchen sie den Rat, er möge beim britischen Residenten oder auch in England selbst die schleunigsten Vorstellungen erheben, damit die Schiffe ungehindert nach der Stadt

hinauffahren könnten. Der Rat kam auch mittels eines Schreibens vom 22. Juli an Rumbold dem Wunsche nach. Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus. Die Schiffe wurden vor der Elbe zurückgewiesen und mußten in Tönningen ankern und überwintern. Für die Ausfahrt des nächsten Jahres, in dem nur 5 Schiffe die Reise machten, die übrigen 9 auf der Eider zurückblieben, erübrigten sich daher weitere Schritte. Die Erlaubnis zur Einfahrt in die Elbe aber wurde aufs neue nachgesucht und diesmal auch bewilligt[1]). In jedem Jahre mußte nunmehr die Genehmigung zur Grönlandfahrt — und Archangelfahrt, die ebenfalls gestattet wurde; der gesamte übrige Seeverkehr war unterbunden[2]) — bei der englischen Regierung erbeten werden. 1805 wurde das Auslaufen für die 13 nach Grönland bestimmten Schiffe genehmigt „mit der Befugnis, den zu hoffenden Segen direct auf hier zu bringen."

Im Herbst wurde endlich die Sperre aufgehoben, die bereits über zwei Jahre auf der Stadt gelastet und ihr ungeheuren Schaden zugfügt hatte[3]). Aber die Freude dauerte nicht lange. Bereits am 16. März 1806 schritten die Engländer zu einer erneuten, bedeutend länger währenden Schließung der Elbe, Weser und Ems. 11 Grönlandfahrer hatten in diesem Jahre die Elbe verlassen. Ihrer Rückkehr in den Heimathafen stellten sich je-

[1]) In einem Schreiben der bremischen Grönland- und Archangelfahrer vom 14. Juli 1805 heißt es: „Da in verwichenen Jahr der hamburgischen Schiffahrt eine solche Bewilligung zutheil geworden ist". St. A. Br.

[2]) Nur die Wattfahrt auf die Eider wurde frei gegeben und einige Male die Zufuhr einer bestimmten Menge Steinkohlen gestattet. Das Einlaufen in die Elbe wurde schließlich auch noch erlaubt den in Ballast einkommenden sowie in Not befindlichen Schiffen. Baasch, Quellen S. 401.

[3]) Die Kommerzdeputierten klagten einige Monate vor der Aufhebung der Sperre. „Hamburg ist ohnehin nun schon seit zwei Jahren ein Opfer des brittischen Blokade-Sistems. Hamburgs einzige Quelle des Wolstands, seine Handlung, ist von England in bloszer Folge einer feindseligen Maszregel gegen einen dritten Staat höchst empfindlich beschränkt und zerrüttet". Baasch, Quellen, S. 403.

doch Schwierigkeiten entgegen. Der englische König hatte eine Kabinettsordre erlassen, die es den hamburgischen, bremischen und oldenburgischen Schiffen erlaubte, nach unblockierten Häfen auszulaufen, aber nur unter der Bedingung, „wenn für deren innerhalb drey Monathen zu erfolgenden Rückkehr eine Bürgschaft für den doppelten Werth gestellt“ werde[1]). Diese Bestimmung konnten die Grönlandfahrer unmöglich erfüllen. Der hansische Geschäftsträger in London, Heymann, bemühte sich infolgedessen lebhaft zu ihren Gunsten, und es gelang ihm in der Tat die Erlaubnis zur ungehinderten Rückfahrt auf die Elbe (und Weser) zu erlangen[2]).

Die Grönlandreeder lebten jetzt in steter Ungewißheit und Sorge, ob die Fahrt möglich sein werde oder nicht. Nachdem am 16. November Hamburg von den Franzosen besetzt und nebst den anderen Hansestädten unter einen Generalgouverneur, den Marschall Brune, gestellt worden war, lag die Entscheidung über freies Ein- und Auslaufen der Schiffe nicht mehr bei England allein. Am 28. Januar 1807 baten die Kommerzdeputierten — in Befürwortung eines Gesuches der grönländischen Interessenten — es möge diesen möglichst bald für sicher mitgeteilt werden ob „Grönländische Schiffe und Equipage [Mannschaft] die gewöhnlichen Hamburger Pässe und Documente ohne einigen Zusatz oder Beschränkung von der Hamburgischen Canzlei bekommen“ könnten oder „ob von dem Kaiserl. französischen Herrn Gouverneur oder der Behörde auch ein Paßir Schein seyn muß, und ob solcher, durch Mitwürkung eines Hochweisen Raths zu Gunsten dieser Schiffe ausgemittelt werde[3]). Ehe sie hierüber Gewißheit hätten — hieß es in der Eingabe der Grönlandreeder weiter — könne an die Ausrüstung der Schiffe nicht gedacht werden. Die Entscheidung beider maßgebender Gewalten, der englischen wie der französischen, fiel in diesem Jahre günstig für sie aus. Am 16. Februar war der Rat in der Lage, den Kom-

---

[1]) St. A. Br.

[2]) Handelskammer-Archiv Bremen.

[3]) St. A. H.

merzdeputierten mitzuteilen, daß das Auslaufen der hamburgischen Grönlandfahrer (und neutraler Schiffe in Ballast) vom Generalgouverneur gestattet sei und der Kommandeur der englischen Blockadeschiffe Weisung habe, die hamburgischen Fahrzeuge als neutral zu betrachten[1]). Indessen machten in diesem Jahre nur 4 hamburgische Grönlandfahrer von der Erlaubnis freier Aus- und Einfahrt Gebrauch. Die übrigen hatten bei der Ungewißheit — erst nach dem 16. Februar wurde sie behoben — vermutlich die Ausrüstung zu lange hinausgezögert und schließlich von der Reise gänzlich Abstand nehmen müssen. Der Rückkehr nach dem Heimathafen wollte England zunächst nicht zustimmen. Am 5. Mai meldete Heymann nach Bremen, „dasz diese Vergünstigung unter den gegenwärtigen Umständen den beyden Städten Hamburg und Bremen nicht zugestanden werden könnte.“[2]) Ende Juni wurde den Grönlandfahrern die Erlaubnis aber doch erteilt unter der Bedingung, „dasz sie unschuldige Waaren führen.“[3])

So fristete die Grönlandfahrt — als fast alleinige Betätigung des schiffahrtfrohen Hamburg — ihr kümmerliches Dasein. Aber auch diesem notdürftig aufrecht erhaltenen Betriebe schien das Todesurteil gesprochen, als Napoleon im Dezember 1807 von Mailand aus jenes berüchtigte Dekret erließ, daß u. a. anordnete, daß jedes Schiff, das auch nur von Engländern angehalten oder durchsucht worden sei, als englisches Eigentum angesehen und in jedem befreundeten Hafen mit Beschlag belegt werden solle. Wie hätten es die Grönlandfahrer des blockierten Hamburg anstellen sollen, nicht mit britischen Schiffen in Berührung zu kommen! Der hansische Agent in Paris, Abel, bemühte sich daher, diese schlimmen Folgen abzuwenden, und die Grönlandreeder erwarteten mit Ungeduld Bescheid. Am 25. Jan. 1808 erbaten die Kommerzdeputierten vom Rat baldmöglichst eine zuverlässige Auskunft, ob die Grönlandfahrer weder beim Ab-

---

[1]) St. A. H.
[2]) St. A. Br.
[3]) Hk. A. Br.

gange noch bei der Rückkehr mit ihrem Segen einige Hindernisse zu besorgen hätten. Sie erinnerten an den Nutzen dieses Betriebes für viele Berufszweige, wiesen bedauernd auf seinen ständigen Rückgang hin und begründeten damit die Notwendigkeit, ihn nach Kräften zu fördern. Schließlich gaben sie der Hoffnung Raum, die kaiserliche Verfügung über die Behandlung von Schiffen, die englische Kaper an Bord gehabt hätten, werde nur für wirkliche Handelsschiffe, nicht aber für die lediglich Fischfang treibenden Fahrzeuge Geltung haben[1]). In diesem Sinne schrieb der Rat am 27. Jan. an den französischen bevollmächtigten Minister und bezeichnete demgemäß die hamburgischen Grönlandfahrer als vermutlich „ne soyant pas compris dans le décret." Er bekam sein Gesuch aber bereits zwei Tage darauf mit dem Bemerken zurück, so wie es sei, dürfe nicht das Geringste erwartet werden; man müsse sich darauf beschränken, das bloße freie Aus- und Einlaufen zu erbitten, wozu wegen der französischen Elbblockade eine besondere Erlaubnis erforderlich sei. Dem entsprechend wurde die Eingabe geändert und ihre Genehmigung darin bezeichnet als „une grace, sans laquelle un très grand nombre de familles pauvres manqueroient entièrement de travail et de subsistance."[2]). Ein Grönlandreeder, Tonnies mit Namen, trat noch (am 1. Febr.) mit einem besonderen Ansuchen an den Rat heran; falls die vom Kommerzium erbetene Gesamterlaubnis nicht zu erlangen sei, möge wenigstens für sein Schiff „Börsenhalle" die freie Erlaubnis des Aussegelns angestrebt werden, vor den Folgen der kaiserlichen Verordnung werde er sich dadurch zu schützen wissen, daß er den Kommandeur anweise, sobald er einen englischen Kaper an Bord gehabt habe, nach einem dänischen Hafen zu gehen[3]). Ob eine Antwort auf diese Gesuche erfolgte, war nicht festzustellen; wenn ja, so lautete sie sicher verneinend. Das Zollprotokoll[4]) verzeichnet für 1808 kein Fischgeld. So-

[1]) St. A. H.
[2]) Ebd.
[3]) Ebd.
[4]) Ebd.

mit war dies seit 1644 das erste Jahr, in dem kein hamburgisches Schiff nach Grönland auslief!

1809 wurden die Bemühungen zugunsten der Grönlandfahrt erneuert, und was schier undenkbar erschienen war, trat ein: Napoleon gestattete am 10 März 1809 „par exception speciale" den hamburgischen Grönlandfahrern die freie Aus- und Rückfahrt[1]). Aber erst am 26. März übersandte der „Directeur des Douanes" in Hamburg dem Rat diesen Erlaß mit dem Bemerken, er habe der Zollwache auf dem Flusse Kenntnis davon gegeben, und mit dem Bedeuten: „il sera toute fois necessaire que je vise avant depart les papiers des Capitaines."[2]) Dieser Bescheid kam zu spät. Die quälende Ungewißheit, ob auf ihre Schiffe die kaiserliche Verfügung Anwendung finden werde oder nicht, hatte sicherlich die Grönlandreeder davon zurückgehalten, das Wagnis der kostspieligen Ausrüstung auf sich zu nehmen, und wer sie etwa wirklich doch begonnen haben sollte, den dürfte eine Nachricht aus London zum sofortigen Innehalten mit den Vorbereitungen veranlaßt haben. Am 10. März hatte nämlich Heymann mitgeteilt, daß Großbritannien den Walfischfang nicht gestatte, vielmehr seine Kreuzer beauftragen werde, alle fremden Schiffe anzuhalten und aufzubringen, die es versuchen sollten auf den (seit kurzer Zeit von Bremen aus betriebenen Herings- und) Walfischfang auszugehen[3]). Als dann schließlich die Erlaubnis doch erteilt wurde[4]), war es wiederum zu spät. Die Fahrt unterblieb, und das Zollprotokoll[5]) verzeichnete abermals kein Fischgeld. Mit diesem Jahre versiegen die ohnedies recht spärlichen Nachrichten des Hamburger Archivs vollständig, doch tritt — wenigstens für 1810 — erfreulicherweise das bremische ergänzend ein.

---

[1]) Ebd.

[2]) Ebd.

[3]) St. A. Br.

[4]) In einem gleich zu besprechenden bremischen Konzept vom 26. März 1810, St. A. Br., heißt es mit Bezug auf Englands Stellung zur hamburgischen und bremischen Grönlandfahrt „da nicht nur im vorigen Jahre dieser Fischfang gestattet war" usw.

[5]) St. A. H.

Bremen hatte ein unter dem 9. Febr. 1810 erlassenes kaiserliches Dekret zu Händen des hansischen Geschäftsträgers in Paris, Abel, erhalten, durch das der Herings- und Walfischfang freigegeben wurde. Aus einem entsetzlich geschriebenen Konzept vom 26. März, das den Ausstellungsort, Absender und Empfänger nicht nennt, ergibt sich, daß nicht nur Hamburg die gleiche Vergünstigung der französischen Regierung zuteil geworden war, sondern überdies der englische König durch eine Kabinettsordre vom 7. Februar den Fischfang freigegeben hatte. Hierdurch waren die Reeder zur Ausrüstung ihrer Schiffe veranlaßt worden. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel mußte daher eine Meldung einschlagen, die am 25. März, also nach Beendigung aller Vorbereitungen, in dem Aufenthaltsorte des Konzeptverfassers eintraf und die Schreckenskunde brachte, daß England das Auslaufen der hamburgischen und bremischen Grönlandfahrer verbiete und seinen Kreuzern Befehl gegeben habe, die aussegelnden anzuhalten und aufzubringen. Wahrscheinlich wurde die Schreckenskunde zuerst in Kuxhafen oder Ritzebüttel bekannt, jedenfalls unmittelbar an der See, denn der Verfasser des Konzepts konnte angeben, daß 6 Stunden vor dem Eintreffen der Nachricht die letzten hamburgischen Grönlandfahrer in See gestochen seien. Der Verfasser war zweifellos ein beamteter Hamburger. Denn nachdem er die Meldung von dem Geschehenen nach Hamburg und Bremen hatte abgehen lassen, übersandte er, ohne auf weitere Befehle zu warten, dem hansischen Agenten Heymann — ein anderer Empfänger ist ausgeschlossen — Verhaltungsmaßregeln, die uns nur durch das Konzept erhalten sind. In dem interessanten Schriftstücke, das stellenweise nicht zu entziffern ist, heißt es, die Nachricht vom 16. März[1]) habe hier [am Orte des Schreibers] die größte Bestürzung erregt und sei sogleich nach Hamburg und Bremen gesandt worden, obwohl es eigentlich zu spät sei. Mit vieler Mühe und großer Aufopferung hätten sich die Hamburger und später die Bremer [von Frankreich] die Erlaubnis verschafft,

[1]) Nicht bei den Akten.

auf den Walfischfang auszugehen und am allerwenigsten von Seiner Großbritannischen Majestät Gouvernement ein Hindernis anzutreffen befürchtet, da nicht nur im vorigen Jahre der Fischfang gestattet gewesen sei, sondern auch Seiner Königlichen Majestät Kabinettsordre vom 7. Februar für dieses Jahr den Fischfang freigegeben habe. Auf diesen öffentlichen Akt sich gründend, hätten mehrere Kaufleute die Reste ihres Vermögens zusammengesucht, um selbst zu verdienen und besonders auch dem so sehr verarmten Volke — teils bei Ausrüstung der Schiffe, teils als Volkslohn, teils aber auch bei der Bearbeitung des Trans — Verdienst zu verschaffen. 9 Schiffe seien in Hamburg ausgerüstet, die drei ersten schon seit ein paar Tagen auf der Fahrt, die letzten gestern, am Sonntage um 6 Uhr früh in See gegangen, um 12 Uhr dann die so unglücklichen Nachrichten hier eingelaufen. Man müsse es für ganz unmöglich halten, daß die englische Regierung, wenn sie von diesem Umstande unterrichtet sei, heuer den Fischfang nicht gestatten werde, für noch unmöglicher aber, daß Kaufleute, die sich auf eine öffentliche Akte verließen, um das Ihrige gebracht werden sollten. Der Empfänger möge daher die schleunigsten, kräftigsten Vorstellungen dahin machen, daß die Hamburger und Bremer Schiffe, die im Vertrauen auf die öffentliche Akte mit schweren Kosten ausgerüstet worden seien, in ihrer Schiffahrt und in der Fischerei nicht gestört würden, da kein Gesetz eine rückwirkende Kraft habe, noch haben könne, und am allerwenigsten das Großbritannische Gouvernement werde in den Ruf kommen wollen, daß man das Seinige verliere, wenn man auf dessen öffentliche Akte baue. Solle aber, der einleuchtenden Gerechtigkeit ungeachtet, die Erlaubnis zur Ausfahrt der Walfischfänger nicht erwirkt werden können, so dürften doch wohl Hamburgs und Bremens Bürger verlangen, daß sie außer den Ausrüstungskosten nicht auch noch ihre Schiffe verlören, wenn anders nicht für Englands Handlungsweise der Grundsatz angenommen werden solle, daß es Hamburg und Bremen durch ihre gänzliche Verarmung und ihren totalen Ruin gedemütigt und bloß sehen wolle. Bei einem Briten, dem der Ruhm Eng-

lands über alles gehe, der aber gewiß nicht wünsche, daß es seine Macht durch die schlimmste Ungerechtigkeit vergrößere, werde diese Vorstellung zweifellos Eindruck machen und ihm die Überzeugung verschaffen, daß die königliche Verfügung nur auf Unkenntnis der Sache zurückzuführen sei. Wolle Großbritannien im nächsten Jahre die Erlaubnis nicht geben, so werde das ein Unglück für die Stadt sein, das man tragen müsse, aber eine ausdrückliche Erlaubnis zurückzunehmen in einem Augenblicke, wo die Folgen dieses Schrittes nicht mehr gehemmt werden könnten, sei die größte Ungerechtigkeit, die kein Engländer gutheißen werde. Der Empfänger habe also seine Vorstellungen demgemäß dahin zu richten, daß die unerwünschten Folgen mit Rücksicht auf die Veranlassung abgewendet und dadurch die ohne ihre Schuld so unglückliche Stadt vor noch schwererem Schaden bewahrt bleibe.

Weitere Nachrichten hierüber liegen nicht vor. Indessen scheint es, als ob die ebenso geschickten wie würdigen Vorhaltungen ihre Wirkung nicht verfehlt hätten. Aus den hamburgischen Einfuhrlisten[1]) von 1810 geht hervor, daß wenigstens vier Grönlandfahrer mit zusammen 120 Q. Walfisch- und 101 Q. Robbenspeck am 27. bzw. 28. August nach der Stadt zurückgekehrt sind. Über die anderen 5 Schiffe war nichts in Erfahrung zu bringen. Die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß sie ebenfalls nach beendeter Fischerei zurückgekommen sind und lediglich ein Versehen der Einfuhrzettel vorliegt, die auf unbedingte Vollständigkeit keinen Anspruch erheben dürfen, möglich ist aber auch, daß sie von den Briten an der Weiterfahrt verhindert und zur Rückfahrt gezwungen, vielleicht gar nach England gebracht worden sind.

Der Sorge, ob fernerhin die Grönlandfahrt erlaubt sein werde, wurden die Reeder noch in diesem Jahre enthoben. Am 13. Dezember wurde Hamburg nebst den Mündungsgebieten der übrigen deutschen Ströme bis nach Lübeck hin dem franzö-

---

[1]) Hrsg. von Brandes Erben in Hamburg.

sischen Reiche einverleibt und dadurch der Fahrt ein Ende gemacht.

* * *

Bis 1815 ruhte der Betrieb vollständig[1]). Aber unter den Schiffen, die im Frühjahr dieses Jahres die Elbe verließen, befanden sich auch wieder 4 Grönlandfahrer[2]). 1816 waren es bereits 7, 1817: 10 oder 12[3]), 1818: 12 oder 13[4]),1819: 11[4]). Der Fang war aber allemal sehr mäßig, 1819 geradezu kläglich, denn das Gesamtergebnis der 4 Schiffe, die in den Einfuhrlisten genannt werden, betrug nur 45 Q. Speck! Die Fahrt wurde infolgedessen von den meisten eingestellt; ihre einstige Bedeu-

---

[1]) Wenn die Einfuhrlisten für 1814 unter Nr. 423 melden, daß am 15. Juli ein Schiff unter J. P. Litzen von Grönland, zuletzt von London, angekommen sei, so steht man vor einem Rätsel. Erst am 4. Mai war der Handel frei gegeben worden. In der Zeit vom 4. Mai bis 15. Juli ein Schiff auszurüsten — vorher war davon natürlich gar keine Rede und auch nach dem 4. Mai wegen gänzlichen Mangels an allem Erforderlichen längere Zeit unmöglich —, nach Grönland zu fahren, von dort nach London, von da nach Hamburg zu segeln, darf wohl selbst bei Annahme günstigster Windverhältnisse als kaum ausführbar bezeichnet werden. Wie war der Kommandeur, der am 27. August 1810 mit einem der vier glücklich heimgekehrten Grönlandfahrer nach Hamburg gelangt war, herausgekommen? Die einzige Erklärung wäre die, daß er die Zeit zwischen dem 11. März und dem 30. Mai 1813, in der die Stadt von Franzosen frei war, zu seiner Ausreise benutzt und dann, nach der Wiederbesetzung Hamburgs von Grönland zurückkehrend, London aufgesucht hat. Daß er aber trotz seines Aufenthaltes in London nur 31 Faß Tran, 1 Partie Kreide, 8 Kisten und 1 Ballen Kramwaren, 4 Körbe, 2 Faß, 4 Oxhoft Bier mitgebracht haben sollte, gibt wiederum zu denken.

[2]) Gallois G. III, S. 136. Die Einfuhrlisten geben nur 3 an.

[3]) 12 nennt Scoresby; wahrscheinlich richtig, da in dem „See- und Grönländer Passen-Protocoll", St. A. H., außer den 10 in den Einfuhrlisten verzeichneten Schiffen noch 2 weitere Grönlandfahrer aufgeführt werden.

[4]) 12 nach den Einfuhrlisten, 13 nach Scoresby.

[5]) Gallois a. a. O. S. 159: „Die eilf Wallfischfänger hatten schlechte Geschäfte gemacht".

tung war für immer dahin. Nur einige wenige Schiffe blieben noch ein gutes Menschenalter hindurch dem Betriebe treu. So waren es 1821—1822: je 3, 1824—1830: je 2, 1831—1837: je 3, 1838: 2, 1839—1846: je 3, 1847—1848: je 4; 1849: 4, 1850 bis 1852: je 3, 1853: 4, 1854—1861 je 1. Mit diesem Jahre endete Hamburgs grönländische Fischerei[1]).

---

[1]) Später nach Spitzbergen gehende Fahrzeuge brachten Kryolith.

B. Einzelheiten.

I.

Verpflichtungen und Abgaben.

1. Verpflichtungen beim Ausrüsten der Grönlandschiffe.

Wie von allen anderen Bürgern und Einwohnern, so verlangte Hamburg natürlich auch von seinen Grönlandreedern, daß sie der Stadt einen Anteil von dem Ertrage ihres Gewerbes zukommen ließen. Es verlangte weiter, daß sie alles zu ihrem Geschäfte Nötige, was nur irgend in Hamburg selbst beschafft und ausgeführt werden könne, auch dort kauften und anfertigen ließen. Diese letzte Forderung war ihnen kaum weniger angenehm als die erste, und gerade sie verfocht der Rat mit Nachdruck und Schärfe. Sie scheint selbstverständlich und durchaus berechtigt zu sein und war es auch bis zu einem gewissen Grade. Nur durfte sie nicht so weit getrieben werden, daß die Grönlandreeder dadurch geschädigt wurden. Das wäre aber bei genauer Erfüllung des obrigkeitlichen Verlangens nicht selten der Fall gewesen, da Kaufleute und Handwerker des unmittelbar vor Hamburgs Toren liegenden Altona infolge mancher Begünstigungen in der Lage waren, die meisten zur Ausrüstung nötigen Waren, vor allem die Lebensmittel, beträchtlich wohlfeiler abzugeben, auch die erforderlichen Arbeiten und Reparaturen billiger zu liefern, als es die vielfachen Beschränkungen unterworfenen Hamburger ermöglichen konnten. Darum war es durchaus begreiflich, daß die hamburgischen Grönlandreedereien, an denen zudem zahlreiche Altonaer mitinteressierten, den benachbarten Kaufleuten und Handwerkern vielfach den Vorzug gaben,

denn gerade die Grönlandreederei erforderte noch mehr als jede andere Schiffahrt in Anbetracht der riesigen Unkosten und des gewaltigen Wagnisses die allergenaueste Berechnung, um einen Vorteil zu ermöglichen. Ebenso natürlich aber war, daß die hamburgischen Berufe, denen der Verdienst auf diese Weise entging, lautes Klagen erhoben. Denn es handelte sich hier um regelmäßige, Jahr für Jahr wiederkehrende Bestellungen, die sich für jedes Schiff auf Tausende von Talern beliefen. Eine erhaltene Aufstellung[1]) nennt uns die dabei hauptsächlich in Betracht kommenden Berufe und gibt an, wie viel Mark ein jeder gewöhnlich — wenn nicht, wie häufig erforderlich, außerordentliche Neuanschaffungen oder größere Reparaturen nötig waren — bei einem Schiffe zu verdienen pflegte. Danach bekam bei der Ausrüstung ungefähr: Der Segelmacher 500 Mℓ; der Reepschläger 400 Mℓ, wenn neue Leinen oder Ankertaue gebraucht würden, aber wohl auch bis zu 6000 Mℓ; der Schmied 300 Mℓ; der Eisenhändler oder Krämer 400 Mℓ; der Blockdreher 150 Mℓ; der Holzschiffer 300 Mℓ; der Tonnenbandhändler 700 Mℓ; der Schiffsküper 200 Mℓ; die Küpermeister für neue leere Tonnen 250 Mℓ; bei größerem Bedarfe auch über 500 Mℓ; der Maler 100 Mℓ; der Kupferschmied 20 Mℓ; der Blechschläger 10 Mℓ; der Spundmacher 20 Mℓ; der Ewerführer für Schutenmiete 20 Mℓ; der Besenmacher 10 Mℓ; der Senfhöker 24 Mℓ; der Wasserschout und seine Diener 26 Mℓ; der Bäcker 500 Mℓ; der Brauer 200 Mℓ; der Mehlhöker für Graupen und Mehl 300 Mℓ; der Schlächter, Fett- und Viehhändler für Fleisch, Speck, Erbsen, Butter, Fische 2500 Mℓ. Außerdem nach der Rückkehr: die Zimmerleute 400 Mℓ, die Küpermeister für neue Trantonnen 600 Mℓ.

Da nun in der Blütezeit stets über 50 Schiffe ausgerüstet wurden, so kann man ermessen, wie viel Geld bei dieser Gelegenheit ins Rollen kam, und es war für die Stadt naturgemäß von der allergrößten Wichtigkeit, ob diese Summen den eigenen Bürgern und Einwohnern zugewendet wurden oder Fremden zugute kamen. Es liegt auf der Hand, wie beträchtlich sich

[1]) St. A. H.

die Steuerkraft der hauptsächlichsten Handwerker und Lieferanten heben mußte, wenn ihnen dieser jährliche Verdienst zufloß. Es ist aber ebenso klar, wie groß unter Umständen die Ersparnis der Grönlandreeder sein konnte, wenn der Unterschied der Preise für Ware und Arbeit in Hamburg und Altona nicht unbeträchtlich war. Und das war zweifelsohne die Regel. Sonst wäre es schlechterdings kaum zu erklären, daß immer und immer wieder über die Bevorzugung der Altonaer geklagt wurde. Und ebenso hätte sich der hamburgische Rat andernfalls schwerlich veranlaßt gesehen, den Grönlandfahrern immer größere Erleichterungen hinsichtlich der Konsumptionsabgaben zu gewähren und sie dadurch wenigstens zum Bezuge der Lebensmittel in Hamburg zu bewegen.

Die wichtigsten Daten hierfür sind folgende: Bereits am 24. Oktober 1662 war den Grönlandfahrern bewilligt worden, akzisefrei zu schlachten, unter der Bedingung, daß beim Schlachten alles „ohne fraude" abgehe und sie das Fleisch wirklich in Tonnen salzten, „sonsten würden es böse consequence geben und jeder schiffer selbige folgen."[1]) 1726 ging der Rat noch einen Schritt weiter und beschloß, die Grönlandreeder von jeder Akzise auf Brot und Bier zu befreien, und 1744 wurde verordnet, daß die Lieferanten des Schiffsproviants von 1900 Pfd. weichem und 1300 Pfd. hartem Brot 10 ℳ︁ vergüten müßten[2]).

---

[1]) St. A. H.

[2]) So gibt Klefeker VII, S. 53, die Vergünstigung an. Anders dagegen eine Eingabe der Grönlandreeder vom 23. März 1789, in der von 10 ℳ︁ als Vergütigung für je 100 Pfund gesprochen wird. Das kann unmöglich richtig sein. Auch werden bei dieser Gelegenheit als Bedarf eines ganzen Schiffes obige 1900 bzw. 1300 Pfund angegeben (Baasch, Quellen S. 33), was abermals unzutreffend ist, da z. B. 1786 für zwei altonaische Grönlandfahrer 8000 Pfund Weich- und 10 000 Hartbrot für erforderlich gehalten werden. (St. A. Sch.) Klefeker sagt von den obigen Vergünstigungen, sie „kommen der grönländischen Victualisirung so vorzüglich zu nutzen, als von derselben diese Begönstigungen ihren Ursprung haben, welche im Verfolg der Zeit auch auf die übrigen Rhedereyen ist erstrecket worden".

Hinsichtlich der Vergebung der zur Instandsetzung und Ausrüstung der Schiffe nötigen Arbeiten aber konnte der Rat den Reedern keine Erleichterungen verschaffen; und gerade hier hatten diese berechtigten Anlaß, über geringere Leistungen und höhere Ansprüche, besonders vonseiten der auf ihre Privilegien sich versteifenden Amtsmeister, zu klagen. Baaschs Buch über die Geschichte des deutschen Schiffbaues liefert hierfür manchen Beitrag. Selbstverständlich kamen aber auch schwere Mißbräuche von Reedern vor, und es wird noch Gelegenheit sein, im Laufe der weiteren Darlegungen einen besonders krassen Fall näher zu beleuchten.

Die ersten uns überlieferten Klagen über Zurücksetzung hamburgischer Kaufleute und Handwerker fallen ins Jahr 1678, und zwar wurden sie bei der Erledigung einer für die Grönlandreeder sehr wichtigen Frage laut, bei dem überaus heftigen Streit darüber, ob sie oder andere ein Stadtkonvoischiff erhalten sollten! Das war ihnen recht unangenehm, aber der Rat ließ diesmal nicht locker und machte die Bewilligung des Schutzes von der Bedingung abhängig, alles zur Ausrüstung Erforderliche in Hamburg anzuschaffen und den Bürgern sotane Nahrung alleine zu gönnen. Erst nachdem sie sich dazu verpflichtet hatten, wurde ihnen der begehrte Schutz zugesagt. Zu einer vorbehaltlosen Erklärung aber ließen sich die Grönlandreeder trotz der Zwangslage, in der sie sich befanden, nicht herbei. Sie versprachen nur „dasjenige, so in dieser stadt kan gemachet werden, hier zu bestellen und einzukauffen", und auch das noch „mit der condition: dasz wir von denjenigen leuten nicht in preisz ungebührlich werden übersetzet, mit guter, tüchtigen wahre versehen werden, damit nicht uhrsache haben zu klagen und unsz anderwerts versorgen müssen."[1]) Mehr zuzugestehen war ihnen ja auch nach dem oben Gesagten ganz unmöglich. Diese Bewegungsfreiheit mußte man ihnen lassen, wenn auch vorauszusehen war, daß sich daraus später abermals Mißhelligkeiten ergeben würden. Vorläufig aber genügte die Erklärung der Grönland-

---

[1]) St. A. H.

reeder, und es verging auch geraume Zeit, ehe wieder Beschwerden gegen sie erhoben wurden. Das geschah zuerst im März 1695. Damals sprach der Rat sein Mißfallen wegen der in Altona vorgenommenen „providirung" aus und mahnte, den Bürgern die Nahrung zu gönnen, worauf die Grönlandreeder erwiderten, daß sie alles mögliche an Brot und Bier aus Hamburg beziehen wollten, „ausser was einige [Mitreeder] zu Altona wären."[1]) Sie hielten aber ihr Versprechen so schlecht, daß sich der Rat auf eine Eingabe der Bäcker und Brauer hin im Jahre 1702 zu einem scharfen Mandat[2]) veranlaßt sah, das der überhandnehmenden Bevorzugung der Altonaer steuern sollte. Dieses setzte für die Verproviantierung der von Hamburg ausgehenden Schiffe mit auswärts gekauften Waren eine hohe willkürliche Strafe fest und ordnete ihre Beschlagnahme an.

Im nächsten Jahre ertönten jedoch dieselben Klagen der Brauer und Bäcker und führten eine Wiederholung des Mandates herbei. 1704 erklärten die Grönlandfahrer noch einmal, wie bereits 1678 geschehen, daß sie nur bei Lieferung guter Ware und bei angemessenen Preisen sich verpflichten könnten, von Hamburgern zu kaufen. Als daher 1705 die Schmiede baten, ihnen doch die Arbeit von grönländischen und anderen Schiffen zu gönnen, da sie es so wolfeil liefern könnten, als es anderwärts geschehe, mußten sie sich vom Ehrb. Kaufmann mit der Antwort abspeisen lassen, wenn sie alles Erforderliche zu machen imstande seien, so wollten sie wohl alles hier anfertigen lassen, sonst seien sie ja gezwungen, sich anderswohin zu wenden. 1708 wurde bereits wieder eine Neuauflage des Mandats nötig, und 1711 sah sich der Rat sogar gezwungen, noch eine Verschärfung hinzuzufügen. Es war nämlich die Beschuldigung erhoben worden, „dasz die grönlandische interessenten und anderer schiffe rheder, damit sie diese verbohtene und unzulaszige einkauffung der victualien auszer der stadt dennoch practiciren möchten, gantz kortz vor der schiffe abreise und da dasz bier und brodt

---

[1]) Baasch, Convoy S. 129.
[2]) Gedruckt ebd. S. 469.

so geschwinde nicht mehr angeschaffet noch gelieffert werden könte, bestelleteten, folglich dadurch praetext nehmen, auszwärtig ihre victualien zu erhandeln."[1]) Diesem Verfahren suchte nun der Rat einen Riegel vorzuschieben, indem er anordnete, daß jeder Reeder nicht nur alles zur Ausrüstung Erforderliche bei hamburgischen Bürgern und Einwohnern kaufen, sondern auch „zu rechter, zulänglicher zeit, damit die becker und brauer dasz benötigte brodt und bier füglich backen und brauen mögen, bestellen müsse."[2]) Aber auch das hatte keinen durschlagenden Erfolg. Bereits 1720, 1721, 1724 wurde eine abermalige Einschärfung des Mandates notwendig und auch später noch „von Zeit zu Zeit wiederholet". 1726 wurde den Grönlandreedern dann, wie bereits bemerkt, außer der Fleischakzise[3]) auch noch die auf Brot und Bier erlassen. Aber schon 1730 wurden wieder Klagen über Verproviantierung in Altona laut, und dieses Mal hatten in der Tat einige Grönlandreeder in verwerflicher Weise den Altonaern die Nahrung zugewendet, so daß der Rat zu strengen Kontrollmaßregeln griff, die in der Folge sogar eine Auseinandersetzung mit dem altonaischen Magistrat und dem dänischen Residenten herbeiführte[4]). Der Fall beleuchtet zudem hell die Schwierigkeiten und Mißhelligkeiten, die das Nebeneinander von Hamburg und Altona mit sich brachte.

---

[1]) St. A. H.

[2]) Ebd.

[3]) 1723 hatten zur Abwechselung die Grönlandreeder einmal Grund zur Klage. Es war ihnen wider „biszherige usance" die Akzise von dem zur Ausrüstung ihrer Schiffe geschlachteten Vieh mit schwerer Drohung abgefordert worden. (St. A. H.) Ihrem dringenden Gesuche, es beim Alten zu lassen, gab der Rat nach, ordnete jedoch zur genaueren Beaufsichtigung an, „dasz auf solchen fall ein freyzettel vorhin genommen werde", und dieser sei nur „denenjenigen, welche auf den bürgereyd nehmen, dasz er zur grönländischen rhederey wirklich gebraucht werden soll", zu erteilen; Klefeker, Sammlung der . . . Mandate II, S. 1030.

[4]) In dieser Angelegenheit gewechselte Schriftstücke im St. A. H., desgl. die Ratsbeschlüsse (Senatsprotokolle)

Lebhafte Beschwerden hamburgischer Gewerbetreibender nötigten am 23. Januar 1723 den Rat zu dem Beschluß, „dasz kein nach Grönland destinirtes schiff auszer dem baum lege, es habe dann bewiesen, dasz es die einhabende victualien von brodt, bier und fleisch von hiesigen bürgern oder auch schlächtern gekauffet.“ Es handelte sich besonders um das Schiff „die gekrönte Hoffnung“, das zu 3/4 Hamburgern, zu 1/4 den Altonaern Neuhaus und Otto Matthiessen gehörte. Diesem letztgenannten aber war die Direktion des Schiffes übertragen worden, damit er als Bürger Altonas das zur Ausrüstung Nötige dort anschaffen könne. Und als der Rat durch die angeordnete Überwachung dieses Vorhaben durchkreuzte, beharrte Matthiessen doch dabei, daß wenigstens ein Viertel der Ausrüstung in seiner Stadt besorgt werde. Ein Schreiben des Magistrats von Altona unterstützte sein Begehren. Aber der hamburgische Rat, der schon am 3. Februar einig geworden war, zwischen den Parteninhabern beider Städte keinen Unterschied bezüglich des Ausrüstungsortes zu machen, faßte am 8. Februar den Beschluß, da das Schiff nur zu 1/4 Altonaern gehöre, „die verfügte anstalten mittelst antwortschreibens aufs nachdrücklichste zu behaupten.“ Nun riefen die Altonaer die Hilfe des dänischen Residenten an. Dieser teilte, wie in der Ratsversammlung vom 17. Februar hervorgehoben wurde, die Auffassung Hamburgs, ersuchte jedoch, so viel als möglich nachzugeben, „auf dasz Altonavienses ihre klage nicht bey ihr. königl. may. desfalls anbringen möchten.“ Daß das nicht ratsam sei, besonders in dieser Zeit, wußten die hamburgischen Ratsherrn allerdings selbst nur zu gut. Hatten sie doch bereits in dem Schreiben an Altona vom 8. Februar den Satz gestrichen, laut dem sie „der festen zuversicht leben können, das, wen s. königl. mayst. zu Dennemarck Norwegen die sache unterthänigst vorgetragen werden solte, hochstdieselben die von uns gemachte verfügung der billigkeit gemes zu seyn allergnedigst anerkennen werden.“ Die Stadt befand sich in einer üblen Lage. Seit 1726, seit dem Erlaß des hamburgischen Münzediktes, hatte sie des Königs harte Hand schmerzlich fühlen müssen. Besonders das seinen

Untertanen auferlegte Verbot jeglichen Handels mit Hamburg äußerte deutlich seine schädlichen Wirkungen. Unter diesen Umständen war es doppelt gefährlich, dem Könige auch nur die geringste Handhabe zum Einschreiten zu bieten, und die Stadt mußte zu manchem stille sein und sich dazu bequemen, auch gerechte Sachen „bey jetzigen mit dem dänischen hofe ohnedem obschwebenden verdrieszlichen conjuncturen vor der hand etwas auszusetzen.“ Es war daher vorauszusehen, was der Rat für eine Entscheidung schließlich treffen werde. Erleichtert wurde sie ihm durch das Verhalten der hamburgischen Mitreeder des Schiffes. Ihm wurde nämlich berichtet, sie hätten „ihren unfug anerkannt und festiglich belobet, sich von den Altonaern abzumachen,“ bäten aber für dieses Mal noch um Nachsicht, da das Fleisch wirklich schon in Altona eingeschlachtet worden sei; daß die altonaischen Reeder inzwischen gar noch einen dänischen Paß für das Schiff genommen hätten, sei ganz wider ihr Wissen und Wollen geschehen. Nunmehr entschied der Rat (17. Febr.) :„Wann mit victualisierung des schiffes nur in etwas der anfang gemachet worden, sodann solches hac vice aus dem baum legen zu laszen.“ — Noch für einen anderen Grönlandfahrer, „die Freiheit“, bei dem die Sache ähnlich lag, sah sich der Rat (1. März) gezwungen, eine Ausnahme zu machen, faßte jedoch gleichzeitig den Beschluß, den beiden Hamburgern Heinrich Guhle, der zu $1/4$, und Govers, der zu $1/8$ daran beteiligt war, „wegen der in Altona vorhabenden victualisirung“ und dafür, daß sie einen altonaischen Kaufmann zum Direktor gemacht, „einen derben verweisz zu geben und dieselben von solchen unternehmungen bei vermeidung nachdrücklicher straffe pro futuro zu dehortiren.“

Hiermit war diese Sache jedoch für den hamburgischen Rat noch nicht erledigt. Hatte sich der Beschluß vom 23. Januar nur gegen Grönlandschiffe gerichtet, so erweiterte ihn der Rat am 10. März dahin, daß überhaupt kein mit hamburgischem Paß und unter hamburgischer Flagge fahrendes Schiff ausverzollt noch aus dem Hafen gelassen werden dürfe, es habe denn bewiesen, daß alles, was zur „victualisirung und equipirung“

gehöre, von hamburgischen Bürgern gekauft sei. Am 20. März aber kam er auf einen Beschluß zurück, den er bereits am 1. März gefaßt hatte, nämlich, „commercio“ anzutragen, daß keine Kaufleute ihre Schiffe zum großen Nachteile hiesiger Einwohner fernerhin zu Altona viktualisieren lassen möchten. In dem Schreiben, das er an die Kommerzdeputierten richtete, sprach er sein ernstlichstes Bedauern darüber aus, daß „allein auf einen gegenwärtigen kleinen elenden privatvortheil gesehen und desfalls keine scheu getragen werde, mit solchen in maszkopey, rhederey und handlung sich einzulaszen und denen mit anleihung ihres credits, banco-folio und übrigen bürgerlichen privilegien behülfflich zu seyn, welche der hamburgischen kauffmannschafft beständig nachstellen und dieselbe an sich zu ziehen täglich beflissen sind. Es wäre also kein wunder, wann ein commercium zu grunde gehe, da viele derjenigen, die selbst theil daran haben, zu dessen verderben arbeiten und durch hundert verborgene mittel und wege die besten absichten und alle bemühungen auch der wolgesinnten obrigkeit zu nichte machen. E. E. Raht habe nur noch neulicher zeit mit größter indignation in erfahrung gebracht, wasmaszen bey einigen grönländischen schiffen, ohngeachtet der gröste antheil hamburgischen kauffleuten zugehöret und dieselben mit dieser stadt flaggen und päßen fahren, dennoch einen fremden die direction und zwar bloß zu dem ende aufgetragen worden, damit derselbe in der fremde die schiffe mit victualien zu versorgen und die dahintersteckende hiesige bürger ihrer obrigkeit desto sicherer sich zu wiedersetzen gelegenheit haben mögen; wie dan auch würcklich geschehen und sogar der königl. dänischen alhier residirende h. minister sich der sache mit anzunehmen bewogen worden, welcher aber bey wahrnehmung der fermeté E. E. Rahts und nach beschehener remonstrirung der sache die unbilligkeit derselben selber mit anerkannt hat.“

Aber auch zu Altona hatte der hamburgische Rat noch nicht sein letztes Wort gesprochen. Am 8. März richtete er ein Schreiben an den Magistrat der Nachbarstadt, in dem er noch einmal seinen Standpunkt mit aller Bestimmtheit vertrat. Die

bloße Direktion, führte er aus, mache Matthiessen noch nicht zum Eigentümer des Schiffes, besage also nicht, daß das Schiff in Altona verproviantiert werden müsse. Er, der Rat, habe die Verpflichtung, über die Verfassung zu wachen und Bürger und Einwohner zu schuldigem Gehorsam anzuweisen, und er lasse es dahingestellt sein, ob man es zu Altona in dem Falle, daß die meisten Interessenten eines Schiffes „dasige" Einwohner seien, der Direkteur aber hier wohne, wohl mit gleichgültigen Augen ansähe, wenn dieser die erforderlichen Lebensmittel von hier bezöge! Der hamburgische Rat glaubte, das bezweifeln zu sollen und fügte deshalb mit einer freundnachbarlichen Spitze hinzu: „wenigstens werden wir uns bey ermangelung eines dazu gehörigen pacti reciproci solches zu praetendiren nie in den sinn kommen laszen, zumahl da wir höchst unbillig halten, dasz unter solchem praetext sowohl das publicum laediret als auch die privati von ihrer pflicht abgehalten werden solten!"

Die Altonaer aber waren weit entfernt, den hamburgischen Standpunkt anzuerkennen. In ihren „gravamina und vorstellungen der commercirenden zu Altona", die sie im Januar 1731 dem Dänenkönige überreichten und in denen sie eine lange Reihe von Klagen wider Hamburg vortrugen, beschwerten sie sich auch über die oben mitgeteilten, die Viktualisierung in Altona verbietenden Beschlüsse. Sie erwähnten, daß sie vergebens ihre Wiederaufhebung verlangt hätten und drangen nun in den König, er möge diese Mandate, die „wieder die freye handlung und aller völker recht, auch nachbarliche freundschafft, völlig cassiren." Mit diesem frommen Wunsche hatte die Sache wohl ihr Bewenden; weitere Nachrichten liegen wenigstens nicht vor.

Trotz den scharfen Verboten des Rates und den mehrfachen, Besserung verheißenden Versprechungen der Grönländer, wurde jedoch von diesen weiter gesündigt. Bereits 1736 mußten sie durch eine abermalige, von da an fast alljährlich wiederholte Erneuerung des Mandates an ihre Pflicht erinnert werden. Erst nachdem ihnen 1744 auch noch die oben bereits gekennzeichnete Verbilligung beim Einkaufe des Brotes zugestanden worden

war, scheinen die Klagen nachgelassen zu haben, wenigstens die über den auswärtigen Bezug der Lebensmittel. Über die Vergebung von Arbeiten nach Altona brachte dagegen der Rat noch am 18. Januar 1771 bei den Kommerzdeputierten lebhafte Beschwerden vor. Er erklärte, er habe bereits zur Bestrafung der Schuldigen greifen müssen, sich jedoch dieser unangenehmen Pflicht nicht gern unterzogen. Denn er wünsche, daß ein jeder viel lieber durch Gründe als durch den Zwang der Gesetze sich werde bewegen lassen, auch in diesem Stücke sich den Verfassungen der Stadt gemäß zu bezeigen. Daher möchten die Kommerzdeputierten dem Ehrbaren Kaufmann ernstlich zureden, die sämtlichen zu den Schiffsausrüstungen benötigten Sachen von den dem Staate so nützlichen hamburgischen Handel- und Gewerbetreibenden zu nehmen. Diese müßten von dem, was sie mit Mühe erwürben, zur Erhaltung des Gemeinwesens vielleicht im Verhältnisse schwerere Lasten beitragen als diejenigen, die doch aus dessen Einrichtungen weit ansehnlichere Gewinne zögen und hätten also daher bei ihren Mitbürgern das Vorzugsrecht vor Fremden gewonnen. Zudem sei „bey der hier großen Auswahl und beständig freyen Klage“ niemand mehr in der Lage, für die Nichtberücksichtigung hamburgischer Handwerker und Gewerbetreibender etwa ihre schlechtere Arbeit als Entschuldigung anzuführen, und ebenso wenig könne, nachdem die Akzisebegünstigung zugestanden, für den auswärtigen Einkauf der Lebensmittel die Ausflucht gemacht werden, daß der Schiffsproviant in Hamburg teurer sei, als anderwärts[1]).

Dieses Schreiben, das nach dem Ratsbeschlusse dem Ehrbaren Kaufmann wörtlich vorgelesen werden mußte, hatte nun allerdings eine ganz andere Wirkung als erhofft worden war. Am 27. Februar verwahrten sich die Kommerzdeputierten nicht nur dagegen, daß irgend einer von ihnen für die Schiffe, deren Direktion sie hätten, das Erforderliche nicht aus Hamburg bezogen habe, sondern äußerten auch ihr Bedenken darüber, ob „eine gar zu strenge und öffentliche Einschränkung uns in ver-

---

[1]) Baasch, Quellen S. 18.

schiedener Absicht nicht nachtheilig“ sei. Die Begründung, die sie daran schlossen, ist in mancher Hinsicht sehr interessant. So erklärten sie, „eine eigene und private Handlung und Schiffahrt“ — das will sagen irgend ein Monopol — habe Hamburg nicht, sondern wohin seine Schiffe gingen, es sei nach Grönland oder auf Kauffahrtei, dahin könne die ganze Welt fahren; die meisten Fremden hätten sogar Vorzüge vor den Hamburgern, und selbst in der Grönlandfahrt seien die Altonaer insofern begünstigt, als sie die Tonne Tran mit 4 ℳ︁. 8 ß weniger Akzise ins Dänische verkaufen könnten; der hamburgischen Schiffahrt sei es aber unmöglich, zu bestehen, wenn sie die Ausrüstung der Schiffe nicht ebenso wohlfeil als die Nachbarn besorgen könne; dafür bedürfe es gar keines Beweises, und „aus blossem Patriotismo sein eigenes Interesse verleugnen zu wollen, ist jetzo eine wirkliche Seltenheit.“ Zudem sei es ja den Hamburgern unbenommen, in fremden grönländischen Schiffen Anteile zu nehmen, wie es auch genug geschehe. Die Juden, denen man die nachgesuchte Erlaubnis, Grönlandreeder zu werden, verwehrt habe, seien sogar — ein neuer Beweis für die Schädlichkeit aller Einschränkung — auf die Fremden geradezu hingewiesen worden. So sei auch jede Einschränkung bezüglich der Anschaffung der Ausrüstung schädlich. Die Reeder seien gezwungen, alles dafür Nötige so wohlfeil wie möglich zu bekommen; werde von hamburgischen Handwerkern so billig wie von fremden gearbeitet, so werde niemand zu einem fremden gehen; da sich aber in Hamburg die Ämter gar zu streng auf ihre Privilegien versteiften, die nichts als Einschränkungen seien, sehe es mit Hamburg in dieser Hinsicht übel aus, und tatsächlich werde durch die Ämter der meiste Anlaß gegeben, „dass die Nahrung aus der Stadt so zu reden weggetrieben wird.“

Schließlich machten dann die Kommerzdeputierten noch darauf aufmerksam, daß es auch den Altonaern verboten sei, etwas, was zur Ausreedung gehöre, aus der Fremde zu nehmen. Allein seit einigen Jahren habe man nicht so streng darauf geachtet, und verschiedene dänische Schiffe hätten ihre Ausrüstung teilweise aus Hamburg bezogen; es sei also ungewiß, ob man nicht auf

der einen Seite mehr verliere, als auf der anderen gewonnen werde[1]).

Es scheint, als habe diese letzte Bemerkung ihre Wirkung nicht verfehlt. Denn fortan kam es auch in Hamburg dahin, daß die Reeder beim Beschaffen der Ausrüstung keinen Beschränkungen mehr unterworfen waren. Bereits 1777 nämlich, als der Rat anläßlich einer Nachfrage über die Abgaben der Grönländer Auskunft darüber verlangte, „ob die von hier zum Wallfisch- und Robbenfang ausgegangenen Schiffe sich sämtlich hier in Hamburg verproviantiert, und ob über die zu erlangende zollfreyheit des proviants eine anzeige auf den zollen geschehen müsse," lautete die Antwort: „Ein jeder Kaufmann verproviantiret seine Schiffe nach eigenem Belieben, so gut er kann, und wird niemahls auf dem Zollen davon etwas angezeiget, auch kein Zoll oder Freyzettel desfalls verlanget[2]). Und 1789 äußerte der Syndikus Matsen in einem Gutachten an den Rat: „Es ist bekannt, daß die Direkteurs der Schiffe nach Grönland keinem Zwang unterworfen sind, auch nach unserer Lage und übrigen Umständen nicht seien können, sondern alles, was sie zur Ausrüstung und Verproviantirung ihrer Schiffe nötig haben, nehmen können und nehmen, wo sie es am wohlfeilsten finden."[3])

2. Abgaben.

a) Gewöhnliche Abgaben.

In den ersten 3 Jahrzehnten (1644—1674) war die hamburgische Grönlandfahrt von jedem Zoll sowie vom Lastgelde befreit[4]). Erst am 13. Juli 1669 fragte die Kämmerei zum ersten

---

[1]) Baasch, Schiffbau S. 286 ff.

[2]) St. A. H.

[3]) Ebd.

[4]) Ausgenommen nur das erste Jahr 1644 selbst — glücklicherweise dürfen wir sagen, da uns lediglich durch die bereits oben erwähnte Zolleintragung „Hein Nannings in von Grönlandt, Johan Behn & Compagnia: 820 quartelen tran wert 24 600 ℳ. die Möglichkeit gegeben ist, den tatsächlichen Beginn der hamburgischen Grönlandfahrt festzustellen. Aber in den Zollbüchern der folgenden Jahre erscheint ein solcher Vermerk nicht mehr.

Male beim Rate an, „ob nicht rahtsam, dasz die kauffleute, welche auf den walfischfangk schiffe auszrüsten undt guhte handelung thun, etwas geben müssen." Darauf beschloß der Rat „dasz die gronlandfahrer jederzeit ihre contenten angeben sollen." (13. Juli.) Dieses Verlangen des Rats — dem wir es zweifellos zu danken haben, daß wir seit 1669 Listen über die Zahl der im Walfischfang tätigen Schiffe und ihrer Fänge besitzen — machte die Grönlandreeder auf die drohende Gefahr aufmerksam und veranlaßte sie zu einem Schreiben, in dem sie baten, von einem etwa beabsichtigten Zoll absehen zu wollen. Die grönländische Handlung — so führten sie an — sei „nie mit einigem zoll beleget gewest", auch ihrer Natur und Eigenschaft nach gar nicht imstande eine Auflage zu ertragen. Dagegen sprächen nicht nur die großen Kosten, die ein Grönlandreeder wage (und die sich auf etwa 7—9000 ℳ lüb. für Schiff und Fanggerät, 4—5000 ℳ lüb. Fracht, 3000 ℳ lüb. an Monatsgeldern beliefen, des Schiffes selbst, der Zinsen und Versicherungsgebühren gar nicht zu gedenken), nicht nur die Unsicherheit und Gefährlichkeit des Gewerbes, da oft Schiffe ganz ledig, bisweilen gar nicht oder beschädigt heimkehrten, sondern ebenso auch die Handlung an sich, die, „wan man in universum den gewinst und verlust gegen einander hält, ein so groszes nicht einbringet, gestaltsam dan beweiszlich, dasz alhie compagnien, die neun bisz zehn jahren diesze fischerey getrieben, auch darunter gute jahre angetroffen, nichts daweniger bey schliessung der rechnung in solcher geraumen zeit nicht die premie von ihrem gewagten capital, weinger die interessen erübriget, ja die handlung noch im jungst verschienen 1668 ten jahre, da es bey einigen guten fischfang gegeben, fünfftzig dausendt reichsthaler und darüber — wan man der gantzen handlung verlust rechnen solte — schaden erlitten." Vor einigen Jahren allerdings hätten einige selbst bei mittelmäßigem Fange Gewinne erzielt, aber nur weil die Holländer wegen des Krieges mit England die Fahrt eingestellt hätten und die grönländischen Waren dadurch im Preise außerordentlich in die Höhe gegangen seien. Jetzt, im Frieden, seien die Preise dagegen niedrig und würden noch

weiter sinken, so daß sogar diejenigen, deren Schiffe nicht über die Hälfte beladen heimkehrten, merklichen Schaden nehmen müßten. Zudem verlaute, daß die holländischen Grönlandfahrer ebenfalls keine Abgaben zu erlegen brauchten, es sei daher zu befürchten, daß sie dann ihre zollfreien Waren zu günstigeren Bedingungen verkaufen und so den Hamburgern „das marok setzen, wo nicht gar von solcher handlung — gleich vor jahren mit den hering beschehen — abtreiben" könnten. Zu befürchten sei weiter, daß eine Beschwerung der hamburgischen Grönlandfahrt benachbarte Örter wie Altona und Harburg dazu veranlassen werde, durch Erteilung vieler Freiheiten diesen Handlungszweig an sich zu ziehen, „angesehen dieselbe sich dan bereits dahin vormahlsz durch grosze promeßen bearbeitet." Die Grönlandfahrt aber sei der guten Stadt, sowohl „publico" als „privatis", aus verschiedenen Gründen höchst vorträglich und nützlich. Sie habe seit 4 Jahren mehr seefahrende Leute beschäftigt und ernährt als 100 der größten Frankreichfahrer, also eine große Menge Lebensmittel verbraucht, dadurch die Akzise und Matten ansehnlich verbessert und mehr eingetragen, als der Zoll zu liefern vermöchte. Dazu komme der große Nutzen für die verschiedensten Berufe wie Bäcker, Brauer, Schmiede, Schiffbauer, Seiler, Segelmacher, Blockdreher, Mastenmacher, Ewerführer, Grützmacher, Fetthöker und andere Lebensmittelhändler; allein bei dem Küfer- und Böttcheramte gebe die Grönlandfahrt etlichen hundert Menschen Nahrung, da alle Schiffe mit neuen Tonnen gefüllt absegelten und nach ihrer Rückkehr der ausgebrannte Tran wiederum in neue Tonnen gefaßt werden müsse; es sei bekannt, daß bei glücklichem Fischfange die Küfer und Böttcher die Preise für eine Last Tonnen um 4, 5, 6 bis 8 ℳ︁ℓ steigerten und daß die Grönlandfahrt nicht nur die Ämter beschäftige, sondern auch an Tagelöhner viele tausend Mark ausbezahle. Dieser Verdienst falle bei den nach England, Frankreich, Holland und Spanien gehenden und von dort zurückkehrenden Schiffen weg, da diese zum größten Teile mit „bereiteten" Waren beladen seien, an denen Ausländer den Arbeitslohn und die Nahrung gehabt hätten. Alle diese Gründe sprächen dafür „mehrgemelte

grönlandische handlung bey dieszer guten stadt quovis modo undt mit groeszer sorgfalt und vorsichtigkeit unszers wenigen ermeszens wohl zu conserviren.“ Am 4. Aug. wurde über dieses Schreiben im Rate verhandelt. Die Stimmung war den Grönlandfahrern nicht ungünstig. Gleich der erste Sprecher meinte: „Es ist eine kostliche nahrung bey dieser stadt, und die Hollander stellen uns sehr nach“; er halte es daher für ratsam, vorläufig der Handlung noch nichts aufzulegen und einen geeigneteren Zeitpunkt abzuwarten. Aber auch Befürworter einer Abgabe wurden laut. Der eine wollte die Schiffe, die etwas gefangen, mit einem Zolle belegen, die ledigen freilassen. Ein anderer wünschte mit Rücksicht auf die großen Unkosten, die eine Ausrüstung solcher Schiffe verschlinge, daß diejenigen, die nur 2 oder 3 Fische erlegt hätten, abgabefrei blieben, da mit diesem Fange kaum die Unkosten gestopft werden könnten. Sofort erhob sich Widerspruch. Die Ausrüstung könne nicht in Erwägung gezogen werden, denn ein Kaufmann gehe jederzeit auf Gewinn und Verlust aus, zahle auch, wenn er Einbuße erleide, ebenso Zoll, als wenn er mit Vorteil handele, mit den Grönlandfahrern müsse es ebenso gehalten werden. Hiergegen war kaum etwas zu sagen. Aber nun erfolgte ein anderer Einwand. Es wurde bemerkt, daß Tran, der ausgeführt werde, bereits verzollt werden müsse; werde nun auch noch der einkommende Fisch oder sein Speck mit einer Abgabe belegt, so würden die Grönlandfahrer doppelt besteuert und man werde wohl von einer Auflage absehen müssen. Hierauf wurde jedoch erwidert, es sei gebräuchlich, Aus- und Eingehendes zu verzollen; wolle die grönländische Handlung eben keine Sonderrechte genießen, so müsse sie wie andere Kaufleute auch Abgaben auf sich nehmen, überdies seien die holländischen Grönlandfahrer ebenfalls einem Zoll unterworfen. Hiermit waren die Verhandlungen beendet und es wurde beschlossen, mit den Oberalten Rücksprache zu nehmen. Ob es hierzu gekommen, ist fraglich. Es verlautet nämlich nichts weiter über diese Frage, und es steht fest, daß sich die Grönlandfahrer auch in den folgenden Jahren derselben Freiheit erfreuten wie vorher. Erst 5 Jahre später, im Oktober

1673, kam die Kämmerei darauf zurück[1]). Aber noch fast ein volles Jahr sollte vergehen, bis sie ihren Zweck erreichte. Am 22. Mai 1674 wurde im Rat gewünscht, den „Interessenten des Walfischfangs“ solle vorgeschlagen werden, „das sie den ordentlichen Zoll von ihren schiffen und trahn geben mogen gleich anderen kaufleuten von ihren schiffen und guttern.“ Am 6. Juli dagegen wurde die Ansicht geäußert, es sei besser, auf den Fisch ein Gewisses zu setzen als auf den Tran, denn „dabey kan grosser unterschleuff geschehen.“ Dem wurde widersprochen; die Fische seien nicht alle gleich groß, man solle lieber auf das Quardeel Tran einen Zoll legen, und diesem Antrage stimmte der Rat bei. Der Ausfuhrzoll betrug für das Quardeel Tran 1 ß Leichtgeld Herren- und 2 ß 3 ₰ Bürgerzoll, also insgesamt für die Last 19 ß 6 ₰[2]), für die Barten wurde er nach dem Werte berechnet[3]). Ganz so hoch sollte nun der beabsichtigte Einfuhrzoll nicht werden. Darum beschloß man, den Grönlandreedern 18 ß für die Last vorzuschlagen; dazu sollten sie fortan für die ausgehenden Schiffe das Lastgeld erlegen; von einer Abgabe für das eingebrachte Fischbein war nicht die Rede. Die Grönlandfahrer aber wollten von einer Verzollung des Trans nichts wissen, erklärten sich jedoch (8. Juli) bereit, für jeden Fisch 3 Taler zu bezahlen. Zu dem Lastgelde für die aussegelnden Fahrzeuge aber könnten sie sich nicht verstehen, da zur Ausrüstung viel Geld angewandt werde, aber ungewiß sei, ob etwas gefangen werde. Der Rat bewies ihnen Entgegenkommen und machte sich dahin schlüssig, 4 Taler Fischgeld zu erheben und dafür das Lastgeld fahren zu lassen, falls sich die Kämmerei damit zufrieden gebe. Diese wünschte nun (18. Aug.) 5 Taler, der Rat aber beharrte bei den von ihm vorgeschlagenen 4 Talern. Jetzt erklärten plötzlich (21. Aug.) die Kommerzdepu-

---

[1]) Das oben Mitgeteilte und das Folgende nach den Senatsprotokollen im St. A. H.

[2]) Nach dem Bericht des Zollherrn in der Ratsversammlung.

[3]) Der Prozentsatz wurde in der Ratssitzung nicht angegeben. Die Zollrolle von 1664 verzeichnet: „Walfischfedern von 100 Pfund . . . . . mß 2.“ St. A. H.

tierten den Rat für nicht befugt, die 4 Taler festzusetzen, verlangten „deputatos“ und drohten, im Weigerungsfalle müsse es vor die Bürgerschaft gebracht werden. Hiermit machten sie jedoch wenig Eindruck; die Antwort ließ nur die Wahl, entweder „dasz es bey den 4 rd. zu lassen oder von den ausz- undt eingehenden trahn nach anweisung der zollrull der zoll entrichtet werden solle.“ Trotzdem erfolgte bereits nach 5 Tagen (26. Aug.) doch noch eine Milderung, da ein Vorschlag, das Fischgeld mit 10 Mℓ. zu bemessen, die Zustimmung der Ratsversammlung fand. Die Kämmerei aber bestand nicht nur auf 4 Talern, sondern wollte auch noch das übliche Lastgeld für ausgehende Schiffe haben. (11. und 22. Sept.) Nunmehr wurde der Rat des ewigen Feilschens müde und erklärte, er erachte es nicht ratsam, daß man die Sache so hinstehen lasse; die Kämmerei solle auf das Lastgeld verzichten, vom Fisch ein Gewisses nehmen und das Werk also zustande bringen. Die Grönlandfahrer waren zur Zahlung der 4 Taler Fischgeld erbötig, verlangten aber die Zusicherung, daß sie 20 Jahre lang vom Lastgelde befreit blieben. Im Rat schlug man darauf vor, man möge ihnen 6 Jahre Freiheit bewilligen. Die Kämmerei erklärte dagegen abermals, auf das Lastgeld nicht verzichten zu können, gab jedoch schließlich nach und überließ es dem Rat, darüber zu befinden. Nun wurde der Ratsherr von Kampe beauftragt, mit den Grönlandfahrern zu reden und zu schließen, und am nächsten Tage dem 23. September, konnte endlich der Ratsbeschluß ergehen: „das die grunlandtsfahrer von jedem walfisch 4 rd. zoll geben undt hingegen ihre schiffe, wan sie nach dem walfischfang gehen, von dem lastgeldt auff 5 jahr befreyet sein sollen.“

Diese Belastung muß als äußerst bescheiden, aber auch als durchaus ungerecht angesprochen werden, da sie einen Fisch, der 180 Tonnen Tran und 2500 Pfd. Fischbein lieferte, nicht stärker traf, als ein Fischchen, das nur 6 Tonnen Tran einbrachte. Sie belohnte also gewissermaßen den Fang schwerer Wale durch fast völlige Abgabenfreiheit, während der Erleger kleiner Fische durch eine unter Umständen recht drückende Steuer bestraft wurde, eine Ungerechtigkeit, die dadurch noch erhöht wurde,

daß das Fischbein zollfrei einging, kleine Wale aber keine nutzbaren Barten lieferten. Indessen fuhren die Grönlandreeder hierbei im allgemeinen natürlich weit besser als bei einer Belastung des wirklich gewonnenen Trans und Fischbeins, die sie ja mit Erfolg bekämpft hatten.

Die Frage des Lastgeldes für ausgehende Schiffe, die auf 5 Jahre vertagt worden war, wurde dann später — wann, ist nicht ersichtlich, wahrscheinlich jedoch bereits 1679 — zugunsten der Grönlandfahrer geregelt. Es wurde ihnen erlassen und lediglich eine Gebühr von 15 Mk., das sogenannte „Schiffgeld" erhoben, das merkwürdigerweise auf die Bedienten der verschiedenen Zölle verteilt wurde, der Kämmerei also nichts eintrug. Es erhielt sich, ebenso wie das Fischgeld, bis ins 19. Jahrhundert hinein.

Nachdem 1716 der Robbenschlag begonnen hatte, entstand die Frage, ob und in welcher Weise seine Ergebnisse zollpflichtig werden sollten. In den ersten Jahren 1716—1719, wurde ihnen nichts auferlegt, 1720 aber verlangten — wie aus einem Schreiben[1]) der Robbenschläger vom 8. Dezember 1721 hervorgeht — die Zollbeamten Fischgeld, indem sie 30 bis 60 Quardeel für einen ganzen, weniger als 30 Q. für einen halben Fisch rechneten. Der Rat hieß dieses Verfahren gut, denn am 21. Febr. 1721 beschloß er „denen zollherren auf den zollen die anstalt zu machen, dasz wegen der robben von 35 q^{teln} und darunter 2 rd cronen, von 36 bisz 70 q^{eln} aber 4 rthlr. cronen am zolle bezahlet werde."[2]) Hiergegen müssen sich die Robbenschläger tüchtig gewehrt haben, denn bereits am 24. April widerrief der Rat seinen Beschluß und wies die Zollherren an, „die veranstaltung zu machen, dasz das robbenspeck hinführo zollfrey passire und denenjenigen, welche desfalsz etwas deponiret, solches wieder gegeben werde."[2]) Trotzdem sahen sich die Robbenschläger noch in demselben Jahre zu der

---

[1]) St. A. H.

[2]) Ebd. (Collectio conclusorum die Zölle betreffend").

[3]) Ebd.

Klage gezwungen, daß sie infolge eigenmächtiger Neuerung der Zollbedienten das Fischgeld bezahlen müßten. Sie betonten, daß sie bisher vom Zolle befreit gewesen seien, legten aber weit mehr Nachdruck auf einen anderen Punkt; sie gaben nämlich der Befürchtung Ausdruck, daß durch den Zoll diese Nahrung für kleine Schiffe gänzlich von der Stadt ab- und zu den Nachbarn kommen werde, zumal bereits in diesem Jahre von Altona aus eine Galliote auf dem Robbenschlag gewesen sei und ihren Tran in Hamburg ausgebrannt habe, ohne daß sie etwas an die Stadt habe zu zahlen brauchen[1]). Das bedeutete allerdings eine offenbare Benachteiligung der Hamburger, gegen die sie mit Recht Sturm liefen. Weiteres wissen wir hierüber nicht. Jedenfalls handelte es sich nur um ein Versehen oder eine Verfehlung übereifriger Zollbedienten, die alsbald richtig gestellt wurde. Es ist niemals wieder von einer Auflage auf Robbenspeck die Rede gewesen. Der Robbenschlag blieb im Gegensatz zum Walfischfange von jeder Belastung, abgesehen von den 15 ℳ︁ Schiffsgeld, frei.

b) Besondere Abgaben (1676—1713).

Eine Sonderstellung bezüglich der Grönlandfahrerabgaben nehmen die Jahre 1676—1713 ein. In dieser Zeit wurde den auf den Walfischfang ausgehenden bzw. von dort heimkehrenden Schiffen Konvoi bewilligt. Alle übrigen Kaufleute mußten als Entschädigung für solches sicheres Geleit nach einer festgesetzten Taxe einen bestimmten Prozentsatz vom Werte der Ladung an die Konvoikasse abliefern. Bei den Grönlandfahrern war das nicht möglich. Ihre einzige Leistung an die Stadt bestand in dem Fischgeld von 4 Talern. Dieses nahm man nun für die Festsetzung des von ihnen zu tragenden Beitrages zu den Konvoikosten[2]) zur Grundlage, indem man es je nach Vereinbarung

[1]) Die altonaischen Walfischfänger dagegen mußten, wenn sie ihren Speck in der auf hamburgischem Gebiete liegenden Tranbrennerei aussieden ließen, genau wie die Hamburger selbst vier Taler Fischgeld bezahlen.

[2]) Diese Frage hat bereits von Baasch (in seiner Convoyschiffahrt) eine ausführliche und sorgsame Behandlung erfahren.

erhöhte. Den Zoll erhielt die Kämmerei, das Konvoigeld die Admiralität. Bald aber entstand eine solche Verwirrung, daß es unmöglich ist, beides in der Betrachtung zu trennen.

Die ersten Erhöhungen des Fischgeldes erfolgten 1676, wo es auf 8 und 1677, wo es auf 6 Taler festgesetzt wurde. Es hat den Anschein, als ob in diesen Jahren die Kämmerei, für die doch die ursprünglichen 4 Taler bestimmt waren, leer ausging oder den Grönlandfahrern eine besondere Abgabe für sie angemutet wurde. Denn als 1678 abermals über den Beitrag verhandelt wurde, den die Grönlandfahrer für die ihnen mitzugebende Konvoi zahlen sollten, machten diese zur Bedingung, daß von den 8 Talern Fischgeld die Hälfte der Kämmerei zufließen solle. Sie sicherten sich auch für die Zukunft. In der schriftlichen Erklärung, die sie abgaben, betonten sie, daß sie die 8 Taler nur für dieses Jahr anerkennen könnten und „dasz diese ufflage uns inskünfftige, da wir keiner convoy geniessen, zu keiner ferneren consequence oder nachfolge gereichen" solle. Überdies hoben sie noch durch die Bezeichnung „zoll und convoygeld" den besonderen Charakter der Abgabe von 8 Talern hervor. Und ebenso streng brachte der Rat in dem Beschlusse, der den Grönlandreedern endgültig die Konvoi zusprach, das Außergewöhnliche dieser Zahlung klar und deutlich zum Ausdruck: „Jedoch bleibet es inszkünfftig bey denen einmahl bewilligten 4 rd." Es ist nötig, hierauf nachdrücklich hinzuweisen, da später, im 18. Jahrhundert, der Versuch gemacht wurde, die Entstehung des Fischgeldes überhaupt aus dieser Abgabe und zwar als eines reinen Konvoigeldes, hinzustellen, das mit einem Zoll nicht das geringste zu tun habe. Allerdings scheint eine Zeitlang der ursprüngliche Charakter des Fischgeldes als eines Zolls verdunkelt gewesen zu sein. 1679 hatten die Grönlandfahrer wiederum für die Bewilligung der Konvoi 8 Taler Fischgeld entrichtet. 1680—1686 aber kamen sie ohne

---

Auf ihr beruhen zum großen Teile die folgenden Darlegungen, die in dem späteren Abschnitte über die Konvoyierung der Grönlandschiffe noch einige Ergänzungen erfahren werden.

besonderen Schutz aus, so daß sie nur die üblichen 4 Taler zu bezahlen brauchten. In dieser Zeit scheint sich nun tatsächlich, wie Baasch treffend bemerkt, ein Wandel „in der Anschauung über den Rechtsgrund dieses Fischgeldes" vollzogen zu haben. Anders läßt es sich wohl nicht erklären, daß der Rat 1687 die Grönlandfahrer aufforderte, sie sollten für die verlangte Konvoi außer den 4 Talern, die in die Konvoikasse (!) kämen, noch weitere 4 Taler geben. Es sieht demnach so aus, als ob in der Zeit von 1680—1686 die 4 Taler Fischgeld nicht als Zoll, sondern als Konvoigeld aufgefaßt und nicht der Kämmerei, sondern der Admiralität eingeliefert worden seien. In den 90 er Jahren schied dann das Fischgeld überhaupt aus, weil größere Anforderungen von beiden Behörden an die Grönlandfahrer gestellt wurden. Konvoi wurde ihnen 1694—1697 nur gegen Zahlung eines festen Betrages an die Admiralität — 1694 bis 1696: je 15 000 ℳℓ, 1697: 51 000 ℳℓ gewährt, und an die Kämmerei hatten sie von 1693—1700 eine jährliche außerordentliche Abgabe zu entrichten, um auch ihrerseits zu den der Stadt im Kopenhagener Rezeß auferlegten 400 000 ℳℓ beizutragen. Obwohl gerade die Grönlandfahrer besonderen Nutzen aus diesem Vertrage zogen — hob er doch das Verbot der Grönlandfahrt auf, gab ihnen die enteigneten Schiffe wieder und versprach dänische Pässe —, verstanden sie sich erst, wie üblich, nach längerem Markten und Feilschen zu dieser Sonderauflage. Die Verhandlungen darüber waren bereits im Gange, als der Abschluß des Rezesses noch in weiter Ferne lag. Der Rat verlangte 10 000 Taler. Die Grönlandfahrer boten zuerst nur 4—5000, dann 6000, endlich „nach vielen zusprechen" 9000 Taler, aber nur unter der Voraussetzung, daß sie die freie Grönlandfahrt wieder erlangten und außerdem zur Sicherheit gegen französische Kaper entweder mit dänischen Pässen „um die Kanzleigebühr" versehen würden oder anstatt dessen, „wie andere" Konvoi bewilligt erhielten. Also selbst in dieser Notlage, in der sich die Stadt befand, suchten sie die Übernahme ihres wirklich nicht sehr hoch bemessenen Anteils an selbstsüchtige Bedingungen zu knüpfen. mußten aber, da ihre Haltung dazu beitrug,

die Einigung mit Dänemark hinauszuzögern und die Fahrt tributpflichtig zu erhalten, schwer dafür büßen. Denn nicht weniger als 700 Rthl. nahm Christian V. 1692 einem jeden auf den Walfischfang gehenden Schiffe ab, insgesamt über 7000 Taler! Am 16./26. Aug. desselben Jahres kam dann der Kopenhagener Rezeß zustande, der die Freiheit der Grönlandfahrt wiederherstellte. Mit der Zahlung ihres ersten Beitrages von 2000 Talern, die der Rat begehrte, eilten die Grönlandfahrer jedoch nicht, sondern erklärten am 14. Nov., weil sie die Fahrt vom dänischen Hofe so teuer hätten erkaufen müssen, könne ihnen mit Fug für dieses Jahr nichts weiter abgenommen werden; sollten sie aber die freie Fahrt — sie schienen Christian V. also trotz dem Rezesse nicht zu trauen — und außerdem dänische Pässe oder Konvoi erhalten, so erachteten sie sich auch fernerhin an ihr unter diesen Bedingungen gegebenes Versprechen der Zahlung von 9000 Talern gebunden. Vor der Hand aber könnten sie die verlangten 2000 Taler „auff kunfftig jahr" nicht hergeben, weil sie noch nicht wüßten, wie viele und welche Schiffe alsdann ausgingen. Der Betrag müsse von diesen zu gleichen Teilen aufgebracht werden, es sei also jetzt noch unmöglich, zu berechnen, welche Summe dann auf jeden Interessenten entfalle, auch habe sich keiner gefunden, der für die übrigen so lange vorher auf etwas Ungewisses vorschießen wolle. Also müsse „es hiermit bisz — gelibt es Gott — kunfftich jahr sein bewenden haben."[1]) Und in der Tat schien es 1693 zunächst so, als „gelibte es Gott" nicht, die Bedingungen zu erfüllen, die an die Zahlung der Grönlandfahrer geknüpft waren: Die Dänen machten trotz dem Rezesse Schwierigkeiten hinsichtlich der Pässe. Blieb also noch die Frage der Konvoyierung. Und hier kamen die Grönlandfahrer dem Rate entgegen. Sie wollten, wenn sie Konvoi erhielten, außer den versprochenen 2000 noch weitere 1000 bis 2000 Taler opfern; bekämen sie dagegen keine, so seien sie eben zu gar keiner Zahlung verpflichtet. Zu diesem Äußersten kam es jedoch nicht.

[1]) St. A. H.

Christian V. bewilligte gemäß der im Kopenhagener Rezeß übernommenen Verpflichtung den Hamburgern dänische Pässe, so daß den Grönlandfahrern keine Möglichkeit blieb, die Zahlung der 2000 Taler zu verweigern[1]). Während der Jahre 1693—1700, in denen die Sonderauflage der 9000 Taler in die Kämmerei abzuliefern war, ja sogar bis 1711, unterblieb die Zahlung des Fischgeldes, wie ein Auszug aus dem Kassenbuche des Werkzolls[2]) erkennen läßt. Daß 1693—1700 die Erhebung der gewöhnlichen Abgabe ruhte, ist nicht zu verwundern. Auffälliger

---

[1]) In welcher ausgezeichneten Weise die dänischen Pässe in diesem Jahre ihre Schuldigkeit gegenüber den bei Spitzbergen erschienenen französischen Kapern taten, ist bereits oben ausführlich dargelegt worden. Wie Baasch mitteilt, hatten dagegen die Grönlandreeder sich nicht so fest auf sie verlassen, sondern befürchtet, daß sie „nicht volle Sicherheit gewährten". Sie hatten darum auch noch Konvoy zu erlangen gesucht und sich sogar zur Zahlung eines Fischgeldes von 6 ℳ bereit erklärt.

[2]) Ein einzelnes Blatt im St. A. H. An seinem Kopf: „In dem cassabuche des werckzolles findet sich verzeichnet, was in folgenden jahren [es umfaßt die Zeit von 1693—1724] der cämmerey an grunlantsgelt eingeliefert". 1725 kämpften die Grönlandfahrer um Aufhebung des Fischgeldes von 4 Talern; jedenfalls verdanken wir diesem Umstande die kärglichen, aber willkommenen Angaben. Eine ungemischte Freude bereiten dem Forscher diese wenigen Zahlen allerdings nicht. 1693 waren 2000 Taler oder 6000 ℳ als erste Rate der Grönlandfahrer fällig, in den folgenden je 3000 ℳ. Statt dessen finden sich aber folgende Ziffern: 1693: 5356 ℳ, 1694 (am 26. sept. und 3. octob. hat David Helt von den grunlandsfahrern auff abschlag der jährl. 1000 rd. in krohnen in die cämmerey geliefert): 2667 ℳ, 1695: 1908 ℳ 4 ß, 1696: 272 ℳ 12 ß und 3000 ℳ. Erst von nun an bis 1700 werden jedesmal ohne irgend eine andere Einzahlung nur glatte 3000 ℳ gebucht, die für 1697 den sehr merkwürdigen Vermerk tragen „am gronl. jährl. lastgelde" (!). Die Zahlen von 1693 bis 95 und der erste Betrag von 1696 sind wohl sämtlich als Abschlagszahlungen für die 6000 ℳ im Jahre 1693, bzw. 3000 ℳ in 1694 und 1695 aufzufassen. Nimmt man die genannten ersten Posten zusammen, so erhält man 10 204 ℳ, also 1204 ℳ mehr, als man erwarten sollte. Dieser Mehrbetrag könnte jedoch sehr gut frühere Verbindlichkeiten erledigen.

ist, daß sie auch für die nächsten Jahre nicht wieder in Kraft trat, oder daß wenigstens die Kämmerei — nach dieser Aufstellung — in 10 Jahren auch nicht einen Pfennig von den Grönlandfahrern erhielt. Selbst für gewährte Konvoi bekam sie nichts. Obwohl 1702 und 1703 ein Fischgeld von 8 bzw. 12 Talern festgesetzt war, von denen die Kämmerei je 4 erhalten sollte, heißt es 1701—1704 doch: „nichts eingeliefert". Ein großes Mißverhältnis zwischen den Angaben anderer Quellen und denen des Kämmereiauszuges besteht auch für das Jahr 1705. Die Nachrichten, denen Baasch folgte, geben an, daß die Grönlandfahrer für jedes Schiff an die Admiralität 300 Rtlr., an die Kämmerei 100 Rtlr. entrichten mußten. Da 32 Schiffe ausgingen, würden sich also 12 800 Rtlr. ergeben, und eine weitere Quelle[1]) nennt in der Tat diese Summe als Konvoigeld. Der Auszug aus dem Kassenbuche aber — und diese Quelle ist hier doch wohl maßgebend — lehrt, daß die Kämmerei nicht für jedes Fahrzeug 100 Rtlr. bekam, sondern für alle insgesamt. Der Vermerk des Kassenauszuges für 1705 lautet nämlich: „100 Rtlr. wegen 32 gronlandische schiffe." Das war gewiß sehr bescheiden, aber 1706—1711 heißt es sogar wieder „nichts eingeliefert". Dabei wurde, wie Baasch berichtet, z. B. 1706 und 1710 ein Fischgeld von 8 Talern bezahlt. Daß die Kämmerei damit nicht einverstanden sein konnte, liegt auf der Hand, und es ist daher gar nicht zu verwundern, daß sie 1707 ausdrücklich für sich das „ordinäre fischgeld" forderte, das während dieser Zeit in die Konvoikasse geflossen sein muß, also, wenn nicht dem Namen nach, so doch tatsächlich, aus einem Zoll zum Konvoigelde geworden war. Selbst von dem doppelten Fischgelde, das Baasch für 1709—1711 vermutet, erhielt sie nichts. Erst für die Jahre 1712 und 1713, in denen die letzten grönländischen Konvoifahrten zustande kamen, verzeichnet der Ausweis des Kassenbuches, daß der Kämmerei etwas „an fischgelt eingeliefert" wurde. Das Jahr 1712 brachte 984 Rtlr., also, da 41 Fische gefangen, waren, für jeden 8 Taler. Da nicht anzunehmen ist, daß die

[1]) Vz. Gaed.

Admiralität, die doch die Kosten der bewilligten Konvoi zu tragen hatte, gar nichts bekam, so wird man für 1712 wohl auf wenigstens 12 Taler insgesamt schließen dürfen. 1713 dagegen erhielt die Kämmerei nur die gewöhnlichen 4 Taler, nämlich 324 Mß. für 27 Fische. Was die Admiralität bekam, ist nicht bekannt[1]). Die Verwirrung, die über ein Menschenalter hindurch hinsichtlich der Erhebung des Fischgeldes geherrscht hatte, war nun beseitigt. Von jetzt an wurden wieder regelmäßig 4 Taler erhoben.

---

[1]) Baasch nimmt sowohl für 1712 als 1713 8 Taler Fischgeld an, da 1710 dieser Betrag erhoben wurde; Genaues ließ sich nicht feststellen.

II.

Bemühungen der Grönlandfahrer um Aufhebung der Abgaben und Gewährung besonderer Vergünstigungen.

Noch nicht 10 Jahre waren seit der Festsetzung des Fischgeldes von 4 Talern (23 Sept. 1674) vergangen, als die Grönlandfahrer einen Versuch unternahmen, sich dieser Auflage zu entledigen. Im Frühjahr 1683[1]) setzten die „Direktoren der grönländischen Schiffe" dem Rat auseinander, welche Gründe für die Aufhebung der Abgabe sprächen: Als sie sich anheischig gemacht, die 4 Taler von einem jeden Fische zu bezahlen, sei gute Zeit und der Preis für Barten 60 bis 70 ℳ︁ für 100 Pfd. gewesen, jetzt betrage er dagegen nur 25 bis 28 ℳ︁. Wenn daher jetzt auch ein Schiff mit voller Ladung nach Hause komme, so bleibe doch nach Abzug aller Unkosten kaum eine Fracht für das Schiff übrig. Diejenigen aber, deren Fahrzeuge nur zur Hälfte oder zu einem Drittel beladen oder ganz leer heimkehrten, erlitten ungeheuren Schaden. Viele hätten das seit einigen Jahren schmerzlich empfinden müssen; es habe „ihnen gutentheilsz ihre wollfahrt gekostet", ja sie seien „theils woll gar umb dasz ihrige gekommen, wie die exempla am tage sein." Sie hätten zudem darunter zu leiden, daß das „negotium uff Groenland" in Holland, wie auch zu Glückstadt, Bremen, Lübeck[2]) und anderen

---

[1]) Das Schreiben, eine Abschrift ist datiert „Supplicatum Hamburg den" — jetzt folgt durchstrichen „16. Febr." — „1683", St. A. H.

[2]) Dieses Schreiben ist einer der kärglichen Belege dafür, daß auch die einstige Königin der Ostsee an der Grönlandfahrt teilgenommen hat.

hier herumliegenden Örtern ganz frei sei, was zur Folge habe, daß diese „mercklich dabey floriren, wir aber leider decliniren.“ Besonders ungünstig aber sei es für sie, daß die Holländer nicht nur weder Zoll noch Konvoi zu bezahlen brauchten und daher jedes Jahr mehr Schiffe auf den Walfischfang schickten, sondern vor allem, daß sie fremden einkommenden Tran und ebenso die Barten mit doppeltem Zoll und Konvoigeld beschwert hätten. Dadurch seien die Niederländer dahin gelangt, daß „sie dasz ihrige desto beszer consumiren und wir daselbst nichts hinbringen“ können, und sie würden es natürlich noch „viellieber sehen, dasz wir endlich gar ausz der fahrt kommen und selbige nachlaszen müszen.“ Daher ergehe die dringende Bitte an den Rat, das Fischgeld wieder aufzuheben, damit sie ebenso wie die Holländer, Glückstädter, Bremer und Lübecker ganz frei würden. Die Förderung der Grönlandfahrt liege durchaus im Interesse der ganzen Stadt, da dieses „negotium“ noch das einzige sei, das vielen Bürgern und Einwohnern, vor allem den Handwerkern und Bootsleuten, Nutzen schaffe. Und auch die Grönlandreeder selbst verdienten wohl für ihre „groszen risigo und unkosten, so alhier mehr als an anderen öhrtern sein“, daß sie sich „noch dieses wenigen hinwieder zu erfreuen und zu genieszen haben mögen“, denn es sei nur zu wahr, daß die Fahrt von vielen gern eingestellt würde, wenn nicht die andere Schiffahrt zur See „gäntzlich darniederlegen thäte“ und zu befürchten wäre, daß die Schiffe still liegen und „gentzlich verrotten und verderben müßten.“ Irgendeinen Erfolg hatte diese Eingabe, die offenbar stark übertrieb, nicht. Der Fang der vorangegangenen Jahre war durchaus gut, 1678, 1680 und 1682 sogar sehr gut gewesen, kein einziges Schiff ledig heimgekehrt. Wenn der Rat auf das Schreiben der Grönlandfahrer — was nicht unwahrscheinlich ist — nichts erwidert haben sollte, so wäre das eine durchaus verdiente Antwort gewesen.

Lange Zeit darauf hörte man nichts von Bestrebungen, das Fischgeld zu beseitigen. Die Zeiten wurden inzwischen aber tatsächlich immer schlechter für die Grönlandfahrt. Der Fang lieferte weniger und weniger, dagegen wuchsen die Unkosten

immer mehr an. Die Konvoyierungen wurden immer teurer, die Jahre 1694—1697 verschlangen allein 96 000 ℳ︁ für diesen Zweck, nebenher ging von 1693—1700 die Zahlung der 27 000 ℳ︁ zur Ablösung der im Kopenhagener Rezeß übernommenen Verpflichtung. Im Jahre 1710 fingen 32 Schiffe zusammen 8 Fische! Da hielten die Grönlandfahrer den Zeitpunkt für gekommen, wieder einmal wegen des Fischgeldes vorstellig zu werden. Aber sie waren bescheiden, sie wünschten nicht völlige Aufhebung, sondern nur Herabsetzung dessen „so sie jährlich auf den zoll abtragen."[1]) Doch wurde ihr „Anmuthen" mit der merkwürdigen, echt fiskalischen Geist atmenden Antwort abgewiesen, die Abgabe habe in den letzten Jahren ohnehin wenig eingetragen; wenn der Fang gut sei, lasse sich eher eine Verringerung ermöglichen![2]) Hiermit mußten sie sich zufrieden geben.

Im Juni 1723 aber eröffneten sie eine ganze Reihe von Angriffen gegen das bei den stets noch sinkenden Fangergebnissen doch ernstlich unbequem werdende Fischgeld. Wohl in Erinnerung dessen, daß die Abgabe nach ihrer Verquickung mit dem Konvoigeld oft genug an die Admiralität gezahlt worden war, also selbst den Charakter eines Konvoigeldes angenommen hatte, glaubten sie, sich dagegen mit Fug wehren zu dürfen, „dasz die vormahls zur erleichterung der convoy willig übernommene bezahlung der 4 rd von jedem fangenden fisch annoch daure, da doch keine convoy dahin gehet."[3]) Um darzutun, wie schwer diese Verpflichtung auf ihnen laste, gaben sie an, daß das Fischgeld der Stadt doppelt so viel einbringe als der Zoll, mit dem der aus der Fremde eingeführte Tran belegt werde — zweifellos eine maßlose Übertreibung, die ihnen kaum Nutzen bringen konnte. Mit dem Einwurfe, die 4 Taler seien Konvoigeld, mithin jetzt nach Aufhören der Konvoyierung, nicht mehr zu zahlen, hatten sie kein Glück. Am 6. Okt. entschied der Rat: „Dasz, da

---

[1]) Baasch Convoy S. 127.

[2]) Ebd.

[3]) Ebd.

die zollbücher erwiesen, wie von jeher das fischgeld bezahlet und solches nicht wegen der convoye beliebet, es beym alten, und der cammer dieser kleiner einflusz zu lassen."[1]) Eine abermalige Eingabe der Grönlandfahrer hatte keinen besseren Erfolg, denn der Rat beschloß (3. Dez.) kurzer Hand: „Dasz es bey dem decreto d. 6. octobr. h. a. lediglich zu lassen, umb so mehr, da die gronländischen schiffe kein sonst gewöhnliches lastgeld bezahlen, sondern nur blosz von dem erhaltenen seegen contribuiren."[2]) Trotz dieser deutlichen Absage beruhigten sich die Grönlandfahrer hierbei nicht. Ihr Wagemut hatte die Flotte, die 1713 bereits bis auf 18 Schiffe herabgesunken war, trotz schlechter Fänge in den 10 Jahren bis 1723 wieder auf die stattliche Zahl von 73 Segeln gebracht. Nur unter sehr schmerzlichen Opfern war das möglich gewesen, und man wird es ihnen nachempfinden können, daß sie, nachdem die 64 Walfischfänger unter den 73 zusammen nur 20½ Fisch heimgebracht, als Anerkennung ihrer großen Anstrengungen nun auch von der Stadt einiges Entgegenkommen erwarteten, die von dieser riesigen Ausrüstung zweifellos sehr beträchtlichen Nutzen gezogen hatte. Es mußte sie daher höchlichst entmutigen, als der Rat ihr erneutes Gesuch am 7. Febr. 1724 dahin beschied: „Dasz supplicantium gesuche nicht deferirt werden könne, sondern es in erlegung des fischgeldes beym vorigen zu lassen."[3]) Das Jahr 1724 brachte abermals einen sehr minderwertigen wenn auch nicht ganz so schlechten Fang; die 58 Walfischfänger unter den 64 ausgesegelten Grönlandschiffen brachten zusammen nur 34¼ Fisch mit. Die Interessenten wagten daher einen neuen Versuch, den Rat um Erlaß des Fischgeldes anzugehen, jedoch mit dem gleichen Mißerfolge. Der Bescheid war diesmal sogar noch knapper ausgefallen: „Dasz supplicantium gesuch kein statt habe" (6. Febr. 1724). Nun nahm sich der „Ehrbare Kaufmann" der Walfischfänger an, auch er mit derselben Begrün-

---

[1]) St. A. H. „Collectio conclusorum die Zölle betreffend".
[2]) Ebd.
[3]) Ebd.

dung wie diese selbst, daß die Grönlandfahrer, da sie seit so langen Jahren keine Konvoi genossen, auch gar keinen Anlaß hätten, die 4 Taler zu bezahlen. Der Ehrb. Kaufmann hatte seine am 25. Nov. 1725 überreichte Denkschrift von dem Advokaten Lic. Bentzen ausarbeiten lassen. Darin hieß es, daß der Walfischfang früher in seiner ersten Zeit „weder mit diesem onere noch sonst mit einer anderen last beschweret gewesen", daß aber dann später als Gegenleistung für gewährte Konvoi das Fischgeld eingeführt worden sei. Damals sei überdies der Betrieb einträglich gewesen, jetzt aber liege klar zutage, daß „die gronlandische fahrt allhie nicht besser, sondern notorie schlechter und mit wenigern vortheil geführet wird, zumahl, da ohnedehm von Archangel und Petersbourg viel trahn, hamff- und rubenöel in der stadt kommet, mithin der trahn nicht so starck als vordehme anitzo abgehet." Das Fischgeld sei aber nicht nur schädlich, sondern auch ungerecht, „da die einfahrt aller übrigen fische, die doch nur zur consumtion dienen und geld aus der stadt hinwegnehmen, von aller aufflage frey seyn, auch die robbenschläger, so eine grosse connexion mit den grönlandsfischern haben, gleiche exemtion geniessen." Hiermit hatte der Ehrb. Kaufmann zweifellos recht. Nicht so, wenn er meinte, die 4 Taler Fischgeld könnten um so eher erlassen werden, als außerdem 5 rd. für jedes Schiff erlegt werden müßten, denn davon erhielt ja die Kämmerei keinen Pfennig. Er vermochte denn auch nicht, den Rat umzustimmen. Dieser erklärte im Januar 1726 aufs neue, das Fischgeld habe mit Konvoi nichts zu tun, abgesehen davon aber sei es der Kämmerei zur Zeit unmöglich, diese Einkunft zu entbehren. Der Rat sei überzeugt, daß die Grönlandreeder „sich dadurch von dieser nunmehro schon über 70 jahr eingeführten, nicht weniger hieselbst als anderer ohrten sehr begönstigten handlung nicht abhalten lassen würden, als es ohnedem der billigkeit gemäs, dasz man auch dem publico von dem seegen, so Gott bescheret, das seinige mittheile."

Aber auch der Ehrb. Kaufmann wollte sich nicht nach dem ersten Versuche geschlagen bekennen. Er beauftragte den Advokaten Bentzen mit der Abfassung einer neuen Eingabe. Dieser

verfehlte nicht, auf die Freiheit und Förderung der Grönlandfahrer in Holland und England hinzuweisen, denen gegenüber es den mit dem Fischgelde beschwerten Hamburgern unmöglich sei, den Markt zu halten. Vor allem aber zog er jetzt, um den Charakter des Fischgeldes als Konvoigeld zu erweisen, die 1678 von den Grönlandfahrern ausgestellte schriftliche Erklärung bezüglich der Zahlung von 8 Talern heran, ganz zu Unrecht, wie bereits oben vordeutend ausgeführt wurde. Auch wenn Bentzen die Entstehungsgeschichte des Fischgeldes und den Wortlaut des 1678 ergangenen Ratsbeschlusses „jedoch bleibet es inszkünfftig bey denen einmahl bewilligten 4 rd." nicht gekannt haben sollte — was nicht anzunehmen ist, da ihm ja ganz zweifellos die Akten der Kommerzdeputierten sämtlich zur Verfügung standen — hätte er dieses Schriftstück nicht so auslegen dürfen, da die 8 Taler darin von den Grönlandfahrern selbst als „zoll und convoygeld" bezeichnet wurden. Die Antwort des Rats konnte demnach nicht zweifelhaft sein. Er begnügte sich aber nicht, das Gesuch einfach abzulehnen, sondern äußerte auch noch seinen Zweifel daran, daß jemand durch eine so geringfügige Auflage bewogen werden könne, die Grönlandfahrt nach einem anderen Orte hinzuziehen „als welches unseren in Gott ruhenden alten nicht einmahl zu gedanken gestiegen, geschweige aus der feder geflossen seyn würde."

Nunmehr gaben Grönlandinteressenten und Kommerzdeputierte den Kampf auf. Über ein halbes Jahrhundert hindurch verlautet nichts von einem Schritte, der die Aufhebung des Fischgeldes bezweckte, und als nach 4 Jahren zum ersten Male wieder eine Lanze für die Grönlandfahrer gebrochen wurde, geschah es auf ganz anderem Gebiete. Es ist bereits in einem früheren Abschnitte ausgeführt worden, mit welchen immer stärker anwachsenden Schwierigkeiten die hamburgische Grönlandfahrt, besonders durch die in den Betrieb neu eingetretenen, von ihren Regierungen durch Prämien unterstützten Mitbewerber, zu ringen hatte; wie es allmählich dahin kam, daß der Besitz von grönländischen Schiffsparten, die ständig Zuschüsse erforderten, kaum einmal ein Geringes einbrachten, als eine drük-

kende Last empfunden wurde; wie es schließlich fast unmöglich war, auch nur einen geringen Anteil an den Mann zu bringen. Und nicht nur die mißliche Lage des grönländischen Betriebes war hieran schuld.

So verwehrte es die in Hamburg wie in den anderen Hansestädten herrschende Unduldsamkeit den Juden, Schiffsreeder zu sein. Als nun nach 1763 die wohlhabenden hamburgischen Juden keine Gelegenheit mehr hatten, so ansehnliche Wechselgeschäfte zu machen wie bisher, bekamen sie Lust, an der grönländischen Reederei Anteil zu nehmen. Allein es wurden ihnen trotz der Notlage der Grönlandfahrt solche Schwierigkeiten in den Weg gelegt, daß sie gezwungen waren, sich nach Altona zu wenden, und im Februar 1771 mußte sich der Rat von den Kommerzdeputierten sagen lassen, der Erfolg bestehe darin, daß nunmehr „eine kleine Flotte für hiesiger Juden Rechnung nach Grönland auf den Robbenschlag“ gehe. Diese Mitteilung machten die Kommerzdeputierten, um zu zeigen, „wie schädlich . . . bey unserer jetzigen Verfassung alle Einschränkung sey.“[1]) Solcher Beschränkungen gab es aber noch mehr.

So war es den Schiffsmaklern verboten, selbst Anteile an Fahrzeugen zu erstehen. Die immer schwieriger werdende Veräußerung grönländischer Schiffsparten veranlaßte nun nach der Abweisung der Juden einige Makler, den Rat um Aufhebung des Verbotes, wenigstens für Grönlandschiffe zu ersuchen. In ihrer Eingabe[2]) vom 25. Sept. 1766 hoben sie hervor, wie schwer es halte, so viele Mitreeder zu bekommen, als zur Ausrüstung eines Schiffes gebraucht würden. Die Abfertigung der Fahr-

---

[1]) Baasch, Schiffbau S. 286. In einer Eingabe der jüdischen Firma Lion von Embden & Sohn vom September 1801 wird gesagt (Baasch, Quellen S. 54), es solle „ein Jude dem Vernehmen nach schon vor 30 Jahren zu mehreren Malen ein Schiff unter Hamburger Flagge nach Grönland geschickt haben“. Eine Bestätigung hierfür war nicht zu erlangen, dürfte auch kaum möglich sein. Gerade 30 Jahre vorher, 1771, klagten ja die Kommerzdeputierten über den Ausschluß der Juden.

[2]) Gedruckt bei Baasch, Quellen S. 11 f.

zeuge werde dadurch sehr aufgehalten, indem zuweilen viele Tage nötig seien, um auch nur einen noch fehlenden $^1/_{16}$ Anteil unterbringen zu können. Seien aber gar noch mehrere Parten unvergeben, so sehe man sich wohl schließlich, um die Ausrüstung zu bewerkstelligen, dazu gezwungen, Fremde zu seinen Mitreedern anzunehmen. Es sei daher nur erklärlich, daß niemand neue Schiffe bauen lasse und infolgedessen die hiesigen Schiffswerften zum Schaden auch der Arbeiter und Handwerker brach lägen. Die Schiffsreedereien seien aber der Stadt sehr nützlich, und insbesondere brächten die der Grönlandfahrer einen „Vorteil, der eines ‚besonderen Augenmerks würdig" sei. Denn einmal werde alles dazu Erforderliche in Hamburg gekauft bzw. von hamburgischen Handwerkern geliefert. Sodann aber sei die mit den grönländischen Schiffen ankommende Ladung als ein „profit tout clair für das gesamte gemeine Wesen anzusehen, wofür demselben nichts, wie sonsten für andere Kaufmannsgüter geschiehet, wieder entzogen wird." Daher ergebe sich ganz klar, daß es der Stadt nur nützlich sei, „wann die Freyheit, Schiffs - Rheder zu seyn, so viel möglich extendiret" und den Maklern gestattet werde, an der Grönlandfahrt zu interessieren. Das könne um so eher erlaubt werden, „weil bey derselben das meiste gewaget wird, und der Gewinn niemals gewisz ist." In Holland, „woselbsten man mit der größten Emsigkeit alles hervorsucht, welches der Handlung nur irgend ersprieslich seyn kann", habe man den Maklern erlaubt, Schiffsanteile zu besitzen, und hier in Hamburg hätten viele Kaufleute von der Börse zu erkennen gegeben, daß sie es gerne sähen, wenn auch den hamburgischen Maklern diese Erlaubnis erteilt werde. Eine dahingehende Erklärung an der Grönlandfahrt interessierter Kaufleute wurde dem Rate mit überreicht. Der Rat befragte nunmehr im Oktober die Kommerzdeputierten, und diese erklärten sich mit der erbetenen Änderung der Maklerordnung einverstanden, da sie darin ein geeignetes Mittel erblickten, den Verfall der Grönlandreedereien aufzuhalten, die „dem Publico bekanntlich zu einem sehr großen Nutzen gereichen." Zur Voraussetzung machten sie jedoch, daß die Erlaubnis nur für Schiffsanteile an

Grönlandfahrern erteilt und durch zweckdienliche Einschränkungen etwaigem Mißbrauche vorgebeugt werde. Als solche schlugen sie vor: 1. Kein Makler dürfe die Direktion des Schiffes führen, an dem er Mitbesitzer sei; 2. dürfe der Verkauf des auf ihren Anteil entfallenden Segens nicht von ihnen selbst, sondern nur von dem Direktor des betreffenden Schiffes besorgt werden; 3. dürfe kein Makler selbst die grönländischen Parten einkaufen, ebensowenig sie selbst wieder veräußern; 4. dürfe kein Makler bei dem Schiffe, dessen Mitbesitzer er sei, sein Maklergeschäft ausüben; 5. müsse der Makler verpflichtet werden, aus der Reederei wieder auszutreten und seine Parten verkaufen zu lassen, sofern das Schiff die Grönlandfahrt einstelle und nach anderen Orten bestimmt werde[1]). Hiermit erklärten sich die Maklerdeputierten am 9. März 1767 einverstanden, so daß der geplanten Änderung nichts im Wege zu stehen schien. Der Ehrb. Kaufmann aber, dem die Kommerzdeputierten die Angelegenheit unterbreiteten, gab 10 Tage später die schroffe Antwort, „er verbäte es sich," daß den Maklern die gesuchte Freiheit zugestanden werde, weil sie dadurch nur Gelegenheit bekämen, in die Handlung Eingriffe zu tun, wozu sie jetzt schon geneigt seien, und worüber bereits an der Börse häufig Klage geführt werde[2]). Dieser Beschluß verdankte — wie einige Grönlandreeder in einem an die Kommerzdeputierten gerichteten Schreiben[3]) vom 30. März 1767 ausführten — sein Zustandekommen dem Umstande, daß „mehrere von der Schiffsrhederey fait machende Herren Kaufleute" nicht anwesend waren, so daß die Kaufleute die Schiffsreeder überstimmen konnten. In dem Schreiben äußerten diese ihr Bedauern über das Ergebnis der Verhandlungen und fügten hinzu, daß die Haltung der Kaufleute nur befremden könne. Denn den Maklern seien „durch diese so klüglich eingerichtete Bedingungen ... so sehr die Hände gebunden" worden, daß jeder — selbst beabsichtigte — Eingriff in die Handlung als ausgeschlossen habe erscheinen müssen. Den Beschluß, der ordnungsmäßig gefaßt

[1]) Ebd. S. 13.
[2]) Ebd. S. 14.
[3]) Ebd.

worden sei, könnten sie allerdings nicht anfechten. Aber die ihnen „beywohnende gute Meinung von der edlen und patriotischen Denkungs-Art“ ihrer Mitbürger ermutige sie, an den Ehrb. Kaufmann mit der Bitte heranzutreten, er möge sich die Frage vorlegen, ob den Maklern nicht wenigstens auf 5 oder 6 Jahre versuchsweise die ja auch von den Kommerzdeputierten selbst befürwortete Teilnahme an der Grönlandreederei gestattet werden könne. In dieser Zeit würden sie darüber Aufklärung erlangen, ob die befürchteten nachteiligen Folgen einträten. Wenn sich dann wirklich Mißstände ergäben, so brauche nach Ablauf der Frist nur die fernere Erlaubnis verweigert zu werden. Der Einwurf der Gegner, daß sich unter den Kaufleuten der hamburgischen Börse Liebhaber genug zur Grönlandreederei fänden, sei leider ganz unzutreffend, wie sie, die Reeder der nach Grönland und der Davisstraße gehenden Schiffe, nur zu schmerzlich erfahren hätten. Sie hielten überhaupt dafür, daß die Schiffsreedereien, vor allem die grönländischen, „eines vorzüglichen Augenmerkes würdig“ seien. In Holland habe man die grönländische Handlung „als einen der besten Zweige des Negotii regardiret“ und zu ihrer Erhaltung alle nur mögliche Mühe angewendet, z. B. die Ausführung der Fischereigeräte bei schwerer Strafe verboten. England zahle den Walfischfängern, die bereits völlige Zollfreiheit genössen, sogar jährlich eine Zulage von 4 £ für jede Last. In Hamburg dagegen belege man jeden gefangenen Fisch mit einem Zolle von 4 Talern, und doch habe man dort wohl nicht weniger Ursache, die grönländischen Reedereien aufrecht zu erhalten und keine Gelegenheit zu versäumen, die diesem Wunsche die Mittel dazu anbiete. Dieses Mal fanden die Grönlandfahrer die Kommerzdeputierten nicht so willig wie vorher. Sie lehnten es ab, die Sache nochmals vor den Ehrb. Kaufmann zu bringen, da sie durch die Abstimmung erledigt sei und das Gesuch vom 30. März „keine neuen motiva“ enthalte. Damit hatte es vorläufig sein Bewenden.

Am 10. Jan. 1770 aber wurden die Makler wiederum bei den Kommerzdeputierten vorstellig[1]). Sie wiesen darauf hin, daß

[1]) Ebd.

in den vier seit Einreichung ihrer Eingabe verflossenen Jahren die grönländische Schiffsreederei weder unter den Kaufleuten selbst mehr Liebhaber gefunden noch einen Zuwachs erfahren habe. Es ergebe sich also daraus, daß ihre Bitte, Anteile grönländischer Schiffe erstehen zu dürfen, nichts enthalte, was dem „Commercio" zum Nachteile gereichen könne. Ihr Gesuch wurde am 16. Jan. 1770 dem Ehrb. Kaufmann unterbreitet und fand diesmal eine günstige Aufnahme. Mit der großen Mehrheit von 62 gegen 22 Stimmen wurde den Maklern — allerdings unter den oben gekennzeichneten Einschränkungen — die erbetene Erlaubnis zugestanden. Der Rat, der bereits der ersten Eingabe wohlwollend gegenübergestanden hatte, empfahl der Bürgerschaft, die in diesem Falle gehört werden mußte, die vorgeschlagene und von den maßgebenden Kreisen befürwortete Änderung der Maklerordnung. Aber diese lehnte den Antrag am 8. Febr. ab.

Auch der nächste Versuch, der zur Förderung der Grönlandreederei unternommen wurde, zielte auf die Beseitigung einer gesetzlichen Bestimmung über Schiffsparten ab. Dieses Mal handelte es sich um eine uralte Festsetzung, die bereits in den Statuten von 1292 und 1497 ebenso in Geltung gewesen war wie 1777, als die Grönlandfahrer sie für ihre Schiffe außer Kraft zu setzen sich bemühten. Sie verfügte: Wenn einer von den Reedern, die gemeinsam ein Schiff besitzen, sich von den übrigen scheiden wolle, so müsse er 1. angeben, wie hoch er den Wert des Schiffes einschätze, 2. den Zeitpunkt bestimmen, an dem der gemeinsame Besitz aufhören solle. Den Mitbesitzern stehe es dann frei, zwischen dem also geschätzten Werte und dem Schiffe selbst zu wählen, jedoch müßten sie sich innerhalb 14 Tagen erklären. Gegen diese Verordnung wandte sich eine an den Rat gerichtete Eingabe[1]) der Grönlandreeder vom 1. Mai 1777. Ob die Bestimmung noch heutigen Tages bei gewöhnlichen Kauffar-

[1]) St. A. H. Gedruckt bei Baasch, Quellen S. 18 ff. Auf S. 19 ist bei der Wiedergabe der Verordnung ein sinnentstellender Druckfehler dem sonst so wachsamen Auge Baaschs entgangen. Es muß natürlich heißen: „der andere soll kiesen [nicht „diesen"] innerhalb 14 Tagen".

teischiffen anwendbar sei, wagten sie nicht zu untersuchen, aber das getrauten sie sich getrost zu behaupten, daß sie für Walfischfänger und Robbenschläger in keiner Weise „appliciret“ werden könne, denn die zum Walfischfang oder Robbenschlag bestimmten Schiffe seien hinsichtlich ihres Wertes, ihrer Einrichtung und Beschaffenheit, besonders aber wegen ihres Gebrauches von allen anderen gewöhnlichen Kauffarteischiffen himmelweit verschieden. Als die Verordnung erlassen wurde, habe es aber diese besondere Art von Fahrzeugen noch nicht gegeben. Daraus erkläre es sich, daß in dem seerechtlichen Teile des Stadtbuches „derer kostbaren Geräthschaften und Werkzeuge derer Grönlandsfahrer oder deren sogenannten Fleethen nicht im mindesten erwähnet, viel weniger darüber etwas verordnet“ sei. Das Fleet und die erste Einrichtung mache ein solches Schiff aber „überaus und weit theurer und kostbarer“ als ein gewöhnliches Fahrzeug und, damit noch nicht genug, seien auch die dem Reeder zur Last fallenden Kosten der Ausrüstung und der Versorgung mit Lebensmitteln ebenfalls weit höhere. Diese jährlich im voraus zu leistenden und infolge der Unsicherheit eines Fanges ein großes Wagnis darstellenden Aufwendungen hätten sogar einen verhältnismäßig größeren Wert als die Schiffe selbst. Werde also die in Rede stehende Bestimmung des Stadtrechtes auch auf „tunc temporis unbekannt gewesene“ Grönlandschiffe angewendet, so könnten die Eigentümer durch den Eigensinn oder bösen Willen eines Mitreeders der Gefahr ausgesetzt werden, entweder den bisher innegehabten, ihren Kräften angemessenen und vielleicht sogar recht einträglich gewesenen Anteil für einen geringen Preis wider ihren Willen verkaufen oder sich gegen ihre Neigung mit einem so großen Anteile beladen zu müssen, daß er sie — besonders falls das Schiff einige Jahre im Fange unglücklich sein sollte — schwer schädigen, wenn nicht gar zu Grunde richten könne. Zwar sei die Verordnung „seit undenklichen Jahren“, zumal bei Grönlandschiffen, „allgantz nicht observiret werden“, da durchaus der in früheren Jahrhunderten vermutlich ungebräuchliche oder sehr beschwerliche öffentliche Verkauf von aller Art Schiffen oder deren

Anteilen üblich und das beste Mittel sei, sich eines solchen zu entledigen. Aber, obwohl offenkundig veraltet, unnütz und überflüssig, bestehe die Bestimmung noch zu Recht, und erst „ganz neuerlichst" habe ein Mitreeder eines Grönlandschiffes unter Berufung auf sie von seinen Mitinteressenten geschieden zu werden verlangt. Wenn nun auch dieser Fall seine gütliche Erledigung gefunden habe, so scheine es doch geraten, für die Zukunft zu sorgen. Und da nunmehr irgend ein Privatinteresse dem gegenwärtigen Gesuche nicht entgegenstehe, so dürfe wohl auf die Bitte, daß die Verordnung für Walfischfänger- und Robbenschlägerschiffe keine Anwendung finden möge, auf das wohlwollende Entgegenkommen des Rates gerechnet werden. Das Gesuch fand nicht die erhoffte Zustimmung, und von der Sache war nicht weiter die Rede.

Unmittelbar nach Erledigung dieser Angelegenheit erschienen die Grönlandfahrer mit anderen Wünschen, alten und neuen. Sie rollten die Frage des Fischgeldes, die nun seit 1726 geruht hatte, wieder auf, dehnten sie auch auf die anstatt des Lastgeldes zu zahlende Schiffsabgabe von 5 Talern aus und gingen sogar soweit, nicht nur den Erlaß dieser Abgaben, sondern sogar die Gewährung einer Prämie nachzusuchen. Sie trugen diese Wünsche in einer ausführlichen Bittschrift[1]) vor, die sie im Juni 1777 dem Rat überreichten. Sie wiesen darin auf den ständigen Rückgang der Grönlandfahrt hin, der in gänzlichen Verfall ausarten müsse, wenn ihr nicht baldigst durch zweckdienliche Mittel aufgeholfen werde. Daß immerhin noch eine ansehnliche Zahl von Schiffen in dieser Fahrt gehalten werde, dürfe nicht zu der Annahme verleiten, daß Liebhaber genug für sie vorhanden und auch für die Zukunft zu erwarten seien. Das wäre durchaus ein Fehlschluß. Denn da die einmal zum Walfischfang und Robbenschlag eingerichteten Schiffe für andere Schiffahrt unbequem, untüchtig und unbrauchbar, ebenso die kostbaren Fleete zu jedem anderweitigen Gebrauche unnütz seien, so hätten die Grönlandreeder, solange die Schiffe brauchbar, nur

---

[1]) Gedruckt bei Baasch, Quellen S. 22 ff.

die Wahl, sie entweder jährlich auf den Fang auszuschicken oder zu verkaufen. Käufer für dergleichen Fahrzeuge und Fleete seien aber jetzt selten, wenigstens solche, die sie zu den „sonst gewöhnlichen anständigen und wehrtseyenden Preisen" zu erstehen gedächten. Daher müßten also die Schiffe aus einer gewissen Art von Zwang und Notwendigkeit die Fahrt fortsetzen, und nur darum sei bis jetzt die Zahl der jährlich abgehenden Schiffe „noch nicht ganz geringe" geworden, nicht etwa, weil dieser Handlungszweig sich noch in blühendem Zustande befinde. Daß dem nicht so sei, erweise die Tatsache, daß in Hamburg seit Jahren keine oder äußerst wenige neue grönländische Schiffe erbaut und ausgerüstet worden seien, nicht weniger aber die bereits berührte Schwierigkeit grönländische Schiffsparten zu angemessenen Preisen zu verkaufen. Sei es doch vorgekommen, daß bei öffentlichen Versteigerungen $^1/_8$, $^1/_{16}$, $^1/_{32}$ Anteile mehrfach zu bzw. 500, 300, 200 ℳ𝓀, ja neuerlichst $^1/_{16}$ Part zu nur 100 ℳ𝓀 angesetzt worden und trotzdem unverkauft geblieben seien, während doch der wahre Wert eines solchen Schiffes und Fleetes nie unter 8-, 10-, bis 12000 gemeiniglich aber auch 20 bis 30 000 ℳ𝓀 und noch mehr zu betragen pflege. Unter solchen Umständen sei klar, daß der Rückgang des „bey gehöriger Öconomie und Aufsicht mehrentheils lucrativen", so vielen Menschen Nahrung und Unterhalt gebenden und dem Gemeinwesen in allem Betrachte nützlichen grönländischen Betriebes unaufhaltsam weiterschreiten werde. Hauptsächlichste Ursache für diesen Verfall sei der stärkere, durch Staatsunterstützung begünstigte Wettbewerb der Fremden, die nicht nur selbst vollständige Freiheit in ihren Ländern genössen und vor fremder Einfuhr durch hohe Abwehrzölle geschützt seien, sondern überdies durch Prämien[1]) die schweren Ausrüstungs- und Unterhaltungskosten ihre Schiffe zum Teil ersetzt erhielten, wie dies von Holland, England, Schweden, Dänemark — das den Altonaern[2]) eine „ansehn-

---

[1]) Die näheren Angaben darüber, die das Schreiben enthält, sind bereits oben gegeben.

[2]) Vor 1785 hat Vf. jedoch von einer den Altonaern bewilligten Prämie nichts Gewisses in Erfahrung bringen können.

liche Gratifikation zugestanden — nur zu bekannt sei. Ein weiterer Grund sei die jetzt in einem früher nicht bekannten Maße erfolgende Einfuhr großer Mengen von Tran, Barten und Öl. Dadurch werde nicht nur die Absatzmöglichkeit für den Fang der hamburgischen Grönlandfahrer notwendig verringert, sondern diese, die nicht so wohlfeile Preise machen könnten wie die durch Prämien usw. begünstigten Fremden, sähen sich, um nur ihre Waren überhaupt los zu werden, sogar dazu gezwungen, sie zu niedrigeren Preisen als ihrem Interesse gemäß, zu veräußern. Ein dritter Grund endlich sei, daß die hamburgische Grönlandfahrt, die bereits der Prämien entbehren und die Überschwemmung des heimischen Marktes mit fremdem Tran und Fischbein dulden müsse, sogar in Hamburg selbst noch mit Abgaben — 5 Taler für jedes ausgehende Schiff und 4 Taler für jeden eingebrachten Fisch — beschwert werde. Gewiß sei die Belastung an sich gering, aber sie trage doch dazu bei, den bereits so sehr begünstigten Fremden die augenscheinlichsten Vorteile vor den Hamburgern einzuräumen. Würden aber diese Ursachen behoben und die hamburgischen Grönlandreeder den Fremden gleichgestellt, so dürfte die Fahrt in kurzer Zeit wieder zunehmen. Nun frage es sich, welche Maßnahmen dazu dienlich seien. Auf die aus der Fremde kommenden einschlägigen Waren einen hohen Zoll zu legen, sei gewiß ein geeignetes, aber für Hamburg wegen seiner „bedenklichen Situation und Verfassung" sehr heikles Mittel, überdies auch „der Handlungs-Freyheit so sehr zuwider als dem hiesigen Kaufmanne äuszerst nachtheilig." Hierzu könne demnach nicht geraten werden. In völlig unbedenklicher und sicherer Weise sei dagegen die gewünschte Gleichsetzung mit den Fremden dadurch zu erreichen, daß 1. jeglicher Zoll und jede Abgabe auf Schiffe und Fang vollständig aufgehoben und 2. für jedes Schiff nach dem Beispiele der Engländer, Holländer, Dänen, Schweden „eine stattliche Prämie gratificiret und auf diese Weise der hiesige Rheder, dem Auswärtigen gleich, zu dieser vor so vielen andern nützlichen Art von Entreprisen aufgemuntert und angereizet würde."

Das Gesuch wurde von den Kommerzdeputierten befürwortet.

Der Rat zog hierauf von den Zollstätten genaue Erkundigungen ein über die Zahl der in den letzten 3 Jahren nach Grönland und der Davisstraße abgegangenen Schiffe, über die Abgaben für die Schiffe, über die Zollgebühren für den Fang und deren Ertrag in dieser Zeit; er fragte weiter, ob die Schiffe ihre Verproviantierung sämtlich in Hamburg vornähmen und schließlich, wie viel der Zoll von eingeführten Tran, Barten und sonstigen Produkten der Grönlandfahrt in den 3 Jahren betragen habe. Wie die Antwort auf die ersten Fragen lautete, wissen wir bereits. Über die letzte Frage aber erhalten wir leider keine Auskunft, denn der mit der Abfassung der Antwort betraute Zollbediente begnügte sich mit der Bemerkung: „Weil in dem so genannten Zoll-Cassabuch alle Waren durcheinander, so wie sie verzollet, notiret werden, so ist der Betrag des Zollens von einkommenden Trahn und Barden nicht gar zu wohl ausfindig zu machen."[1]) Auf Grund dieses eingeholten Berichtes wird dann wohl der Rat seine Entscheidung getroffen haben. Sie fiel ablehnend aus[2]).

Reichlich zwei Jahrzehnte vergingen, da erschienen die Grönlandreeder mit dem gleichen Antrage. Am 23. März 1789 wurden ihre Deputierten G. Elking und D. H. Rowohl mit einer ausführlichen Denkschrift beim Rate vorstellig[3]). Die Gründe, die sie vorbrachten, waren zum größten Teile natürlich dieselben wie die angeführten und brauchen deshalb hier nur andeutungsweise wiedergegeben zu werden. Zunächst erörterten sie den Nutzen der Grönlandfahrt für die Stadt und viele ihrer Bürger, die teils bei der Beschaffung der Ausrüstung, teils infolge der Einkäufe des Schiffsvolks an Tabak, Branntwein, Tee, Kaffee und Kleidungsstücken großen Verdienst fänden, und das regelmäßig jedes Jahr. Anderwärts, in England, Holland, Dänemark werde dieser Nutzen auch erkannt und die Grönlandfahrt selbst mit Aufopferung mancher Staatseinkünfte kräftigst unterstützt, um dadurch das allgemeine Wohl zu fördern. So seien Altona und

---

[1]) „Gehorsamste Beantwortung etc." (18. Juli 1777) St. A. II.

[2]) Baasch, Quellen S. 28.

[3]) Gedruckt bei Baasch, Quellen S. 30 ff.; ebd. S. 40 ff. das Gutachten Dr. Sievekings.

Glückstadt durch die Prämie von 15 Talern für jede Kommerzlast in die Lage versetzt, in diesem Jahre 18, gegen nur 32 hamburgische Schiffe nach Grönland zu schicken. Die Hamburger genössen ja zwar auch dankbar anerkannte Vergünstigungen, nämlich die — bereits früher von Vf. besprochene — Abgabenfreiheit für die zur Schiffsausrüstung nötigen Lebensmittel, aber diese setzten sie doch nicht in den Stand, „den übrigen Nationen gleich zu schiffahrten", besonders da die 4 Taler Fischgeld und die 5 Taler für jedes ausgehende Schiff immer noch erhoben würden. Sie erinnerten dann an die vergeblichen Versuche der Jahre 1723—1726 und 1776[1]), diese Last zu beseitigen und brachten auch die 1723—1726 bereits mit Recht vom Rat als unzutreffend zurückgewiesene Darstellung wieder vor, daß das Fischgeld nur einen „im Jahr 1678 und in den nachherigen Zeiten mit der loblichen Kämmerei wilkürlich getroffenen Privat-Vergleich" über die Bezahlung von Konvoi darstelle, der nach dem Aufhören der Konvoyierungen zu Unrecht weiter in Geltung geblieben sei. Jetzt nun seien sie von sämtlichen Direktoren der nach Grönland fahrenden Schiffe ermächtigt, mit Bezug auf „diese in den letzten Zügen liegende Rhederey" nicht nur alle bereits früher geäußerten „für dieselbe militirenden Gründe" zu wiederholen, sondern auch die ganz neuen veränderten Umstände auseinanderzusetzen und alle mögliche Hilfe zu erbitten. Sie führten dann als Grund für die Aufhebung der Zoll- und Fischgelder an, daß diese ja keineswegs der Stadtkasse zuflössen, sondern den Zollbedienten zugute kämen[2]). Hätten diese ein irgendwie gegründetes Anrecht darauf, so müßten sie beizeiten von der Stadt entschädigt werden. Das könne sie auch leicht tun, da die Handlung durch Begünstigung wachsen und die Steuerkraft tausender Bürger zunehmen werde. Wenn dagegen die Erhebung der Abgaben bleibe und die Grönlandfahrt weiter zurückgehe, vielleicht, wie die Fahrt

---

[1]) Es muß natürlich, ebenso wie später noch einmal, 1777 heißen.

[2]) Nur die 5 Taler Schiffgebühr, nicht auch die 4 Taler Fischgeld wurden an die Zollbedienten verteilt.

nach der Davisstraße ganz aufhöre, so würden weder die Kämmerei noch die Zollbedienten Einkunft von der zu Grunde gerichteten Grönlandfahrt zu erwarten haben. Ganz anderer Ansicht als 1777 waren die Grönlandfahrer nunmehr über einen auf englischen, holländischen, dänischen Tran und Fischbein zu legenden Vergeltungs- und Abwehrzoll. Jetzt fragten sie: „Warum soll hier nach so vielen Jahren endlich nicht einmal ein Vergeltungsrecht, jus thalionis oder reciprocum, stattfinden oder introduciret zu werden möglich sein?“ Die fremde Zufuhr, besonders aus England, sei ungeheuer. Im verflossenen Februar hätten 2—300 000 Pfund Barten hier gelagert und seien zum größten Teile noch dort. Ebenso sei es mit dem Tran, den man, wenn man ihn zu Geld machen wolle, zu Spottpreisen wegzugeben gezwungen sei, besonders auch, da leider böse Menschen ausgesprengt hätten, daß der hamburgische — doch so reine — Tran infolge Vermischung mit schlecht gekochtem fremdem in seiner Qualität geringer geworden sei. Völlig am Ende aber wäre es mit der hamburgischen Grönlandfahrt, wenn sich das Gerücht bewahrheiten sollte, daß man damit umgehe, die bekannte Eisenfabrik unweit Altona in eine Tranbrennerei umzuwandeln. Denn: „Wer würde es den Altonaern oder andern wehren und verbieten können, sich auf unseren Trahnbrennereyen, wie ohnehin schon geschiehet, oder sonst irgendwo, Plätze und Räume zu miethen, in welchen sie ihren auf nur beregter Brennerey auszukochenden Trahn auflegen und auf unserm Markt verkaufen, mithin dem Einwurf, als ob unsere Ewerführer oder hiesige Schiffer keinen Trahn von der Eisenfabrik herholten, begegnen würden.“ Alle diese angeführten Gefahren seien 1723—1726 noch gar nicht, 1776 noch nicht in dieser Größe vorhanden gewesen. Ohne hinlängliche Gegenmittel gebe es keine Möglichkeit, die hamburgischen grönländischen Reedereien vor dem Untergange zu retten. Seien doch die Schiffsparten für Grönlandfahrer so im Werte gesunken, daß man kürzlich noch Geld zugegeben habe, um sie nur los zu werden. Die Erbauung ganz neuer Schiffe habe gänzlich aufgehört, weil die Admiralität die früher bewilligte Prämie wieder

einzuziehen für gut befunden habe. Dadurch sei der Verdienst von den Hamburgern ab und hannöverschen Untertanen zugewendet worden, die im Reiherstieg, zu Geversdorf an der Oste und zu Vegesack an der Weser neue Schiffe zu mäßigen Preisen lieferten. Es sei auch höchst wahrscheinlich, daß diese Leute oder auch die Harburger und Stader durch die Prämien aufgemuntert würden, selbst wohlfeil gebaute Schiffe für eigene Rechnung nach Grönland zu schicken, wie denn bereits in diesem Jahre[1]) zwei hannöversche, der englischen Prämie teilhaftig gemachte Schiffe von Vegesack aus dorthin gesegelt seien. Und vielleicht wüßten diese es dann auch noch dahin zu lenken, daß die Einfuhr hamburgischen Trans und Fischbeins erschwert oder gar verboten werde. Mit dem dänischen Nachbar sei es doch schon so, und außerdem gingen selbst viele an der Ostsee gelegene Häfen, wie sogar Stettin und Lübeck dazu über, Tran und Fischbein von Kopenhagen zu beziehen. Hamburg sei nun eben nicht mehr imstande, gegen den Wettbewerb der durch Prämien unterstützten Fremden aufkommen zu können. Denn: brauchten jene für eine Ausrüstung 8—10 000 Mark, so müßten sie selbst 12—16 000 darauf verwenden. Sie müßten also, wenn sie es jenen gleich tun wollten, mehr Fische fangen als sie, was aber, da die Walfische und Seehunde nicht durch Wünsche erhalten würden, nicht wohl möglich sei. So müsse denn unter diesen Umständen die Fahrt nach Grönland ebenso eingehen, wie es mit der nach der Davisstraße bereits 1783 geschehen sei. Es wäre auch schon jetzt mehr zu spüren, wenn nicht die noch auf Grönland fahrenden Schiffe von ganz anderer Bauart, weit schwerer von Holz und Eisen gezimmert und daher tiefergehend als die Kauffahrer, auch die Frachten niedrig und die Walfischfleete noch brauchbar und zu anderen Geschäften unnütz wären. Solange es noch möglich sei, Schiffe und Fleete — die sich aber endlich auch einmal abnutzten — zu unterhalten, werde die Fahrt vielleicht so fortgehen. Wenn aber hernach

---

[1]) Bereits 1787 und 1788 war ein Schiff für Vegesacker Rechnung nach Grönland gegangen.

keine Hilfe erscheine, dann könnten die Hamburger ausrufen: „Gute Nacht, Grönland!“ Das Aufhören der Grönlandfahrt aber werde einen großen Teil der Bürger nahrungslos machen und sie nötigen, die Armenordnung in Anspruch zu nehmen, während bei einer Fortdauer und Vergrößerung des Betriebes ein Teil jugendlicher Armer auf den Grönlandschiffen Beschäftigung finden und so der Armenordnung entzogen werden könne. In Anbetracht aller dieser Gründe ergehe an den Rat die flehentliche Bitte, das Fisch- und Schiffgeld aufzuheben und außerdem „eine der Wichtigkeit der Sache angemessene Prämie für die mit Verlust oder gar ledig zurückkommenden Schiffe“ zu gewähren, „damit diese nun schon über 100 Jahre fortdaurende Branche der Handlung nicht allein aufgeholfen werde, sondern sich auch einer nützlichen Aufmunterung gleich anderen Handlungszweigen . . . rühmen könne und einer fortwährenden Zunahme bis auf die spätesten Zeiten zu erfreuen haben möge.“

Über diese Eingabe, die man auch den Kommerzdeputierten zustellte, wurden zwei Gutachten abgegeben, die beide — wie gar nicht anders zu erwarten — ungünstig ausfielen. Das eine wurde von dem Syndikus Matsen für den Rat, das andere von dem Kommerzdeputierten Dr. Sieveking verfaßt.

Matsen[1]) hob hervor: Bei der Höhe der Reedungskosten — er beziffert sie mit etwa 14 000 *Mk.* durchschnittlich für Hin- und Rückreise — sei es kaum der Mühe wert, die geringfügigen Abgaben in Anschlag zu bringen. Prämien aber seien bedenklich; sollten sie ihren Zweck erreichen, so müßten sie denen der Engländer, Holländer, Dänen wenigstens ungefähr gleich sein, eine so große Last könne wohl von diesen Nationen, nicht aber von dem kleinen Hamburg getragen werden. Zwar verfüge die Admiralität über beträchtliche Fonds und eine ansehnliche Einnahme, habe aber in den letzten Jahren ständig aushelfen müssen und werde nicht umhin können, dies auch künftig bei notwendigen, dem allgemeinen Besten dienenden Sachen zu tun. Eine solche Sache sei die Grönlandreederei aber nicht. Denn

---

[1]) Sein Gutachten im St. A. H.

nach allgemeiner Behauptung bringe sie den Reedern jährlich im Durchschnitt Schaden, wenn auch nicht allemal so großen wie im vergangenen Jahre, wo er auf 219 000 *Mk.* angegeben werde. Sodann aber werde dieser Schaden nicht ersetzt durch die Vorteile, die Hamburgs Handwerker davon hätten, denn es bestehe keine Verpflichtung, die Ausrüstung hier vorzunehmen. Schiffer und Schiffsvolk aber seien zum großen Teile Fremde, die hier wenig oder nichts verzehrten, ihren Lohn mit sich fortnähmen und zu den Lasten des Staats nichts beitrügen. Ganz anders liege die Sache in geschlossenen Ländern, in England, Holland, Dänemark, wo Schiffer und Schiffsvolk Eingesessene seien und alles, was zur Ausrüstung der Schiffe gebraucht werde, vom größten bis zum kleinsten, im Lande angeschafft werden müsse. Diese Nationen hätten außerdem noch eine besondere Ursache, die grönländischen Reedereien durch Gratifikationen zu begünstigen, die in Hamburg fortfalle, nämlich gute Seeleute zu ziehen, die sie nachmals auf ihren Flotten brauchen könnten.

Dieses Gutachten weist natürlich Berührungspunkte mit dem Dr. Sievekings auf; aber dieser schürft tiefer. Er geht der Sache bis auf den Grund, deckt die wirkliche Ursache der Unrentabilität der Grönlandfahrt auf und macht sogar höchst beachtenswerte Vorschläge, wie ihr vielleicht noch aufzuhelfen sei.

Seine Meinung gipfelt in dem Satze: „Wenn ein Handel oder ein Gewerbe völlige Freyheit genieszt und dann nicht durch sich selbst bestehen kann, so taugt es für die Zeit oder den Ort nicht; so können die Mehrsten ihr Geld, ihre Zeit, ihre Kräfte auf andere Art nützlicher gebrauchen.“ Er hält es für billig, der Grönlandfahrt so viel Freiheit von Zöllen zu geben, als der Staat ohne schädlichen Verlust für seine Einkünfte tun könne, denn sie sei für seine Industrie sehr wichtig, obgleich sie nur wenig hamburgische Matrosen gebrauche. Aber vom Staate zu verlangen, daß er mehr tue, Prämien und große Prämien gebe, sei nicht ratsam und überdies ungerecht gegen die Tätigkeit anderer, auf deren Kosten diese Unterstützung gegeben werde. Auf die von den Grönlandreedern in ihrer Eingabe gemachte An-

regung eingehend, glaubt er als eine unschädliche positive Unterstützung vorschlagen zu dürfen, daß die Armenordnung der Grönlandfahrt Matrosen für die Kost und einen kleinen Lohn stelle. Jede andere Unterstützung dagegen sei als eine Belastung der Bürger abzulehnen, deren größter Teil nicht durch die Grönlandfahrt gewinne. Ihm scheine es viel natürlicher und gerechter zu sein, daß diejenigen Bürger, die tatsächlich von ihr Nutzen zögen, entweder ihre Arbeit oder ihre Ware so wohlfeil gäben, als sie könnten, lieber weniger verdienten, um doch auch diesen Verdienst zu haben, oder daß sie einen kleinen Anteil an dieser Fischerei nähmen im Verhältnis des Vorteils, den sie ihrem Gewerbe schaffe[1]). Könne sie bei solcher völligen Freiheit nicht bestehen, so sei es Zeit, daß der Staat diesen Zweig der Tätigkeit, der dann nicht mehr für ihn nützlich sei, mit anderen vertausche. Die Konkurrenz von England werde Hamburg doch nie aushalten. England gebrauche die Grönlandfischerei als eine Schule für seine Seeleute. Hamburgs armselige Prämien könnten damit nicht wetteifern. Statt solche zu geben, möchte es den Staat vielleicht weniger kosten, allen, deren Industrie durch Aufhebung oder Verminderung der grönländischen Fischerei litte, den Schaden zu ersetzen. Es sei aber nicht anzunehmen, daß die Fahrt eingehe, wenn keine Prämie gegeben werde. Denn ein Schiff, das mit voller Ladung heimkehre, bringe auch noch jetzt sicheren Gewinn, und dieser Reiz werde doch immer Kaufleute dazu aufmuntern. Wenn Prämien gegeben würden, so habe der untätige, unaufmerksame, ungeschickte Schiffer noch einen Sporn weniger[2]). Wie groß der

---

[1]) Dr. Sieveking bezweckte also etwas Ähnliches, wie es in Holland seit langem mit bestem Erfolge geübt wurde, wo die Kaufleute ihre Ware, die Handwerker ihre Arbeit umsonst lieferten, um dann gemäß der Höhe ihrer Leistung an einem etwaigen Gewinne teilzunehmen.

[2]) In diesem Punkte irrt aber Dr. Sieveking doch. Für den Kommandeur war es ganz gleichgültig, ob die Reeder Prämien erhielten oder nicht. Der Kommandeur, sämtliche Harpuniere und andere wichtige Leute fuhren ja lediglich — abgesehen von

Gewinn sein könne, lehre eine ihm vor einigen Jahren mitgeteilte Berechnung, nach der 41 Schiffe in einem Jahre zu heutigen Preisen gerechnet, einen Gewinn von 266 450 ℳℬ. gebracht hätten[1]). Daraus aber folge: Nicht jetzige Preise, nicht die Konkurrenz, nicht die kleinen Auflagen machen dies Geschäft schlecht; nicht die geforderte Prämie macht es hinlänglich besser. Der Fang entscheidet, taugt der nicht, so taugt auch das Geschäft nicht. Den Beweis dafür liefere das verflossene Jahr, in dem die 33 oder 34 hamburgischen Schiffe so schlechten Fang gehabt, daß sich — wieder dieselben Preise wie vorher zugrunde gelegt — ein Schaden von ungefähr 300 000 ℳℬ. ergebe[2]), für die, wenn der Vorschlag der Grönlandreeder angenommen wäre, der Staat aufzukommen gehabt hätte. Die Grönlandreederei sei also gewissermaßen ein Hasardspiel. Um dessen schlimme Folgen abzuwenden, den Glücklichen nicht allein gewinnen, den Unglücklichen nicht allein verlieren zu lassen, sei den Reedern eine gemeinschaftliche Kasse anzuraten, woran der Glückliche

---

dem Handgeld — auf Part. Sie bekamen nichts Bestimmtes, nur der Fang brachte ihnen Gewinn.

[1]) Die Berechnung ist folgende:

Ausrüstungskosten		in ℳℬ. Courant
12 Schiffe auf den Robbenschlag	à 11 500 ℳℬ. :	138 000 ℳℬ.
27* „ „ „ „ u. Fischfang	à 16 000 „ :	432 000 „
2 „ „ „ Fischfang nach der Davisstraße	à 17 000 „ :	34 000 „
		604 000 ℳℬ.
Wert des Segens zu jetzigen (1789) Preisen		
126 000 Pfd. Barten, 100 Pfd. à 28 Rtlr. à 125 Prozent		132 000 ℳℬ.
16 410 Tonnen Tran à 45 ℳℬ.		738 450 „
		870 450 ℳℬ.

Es muß in der Aufstellung bei * unbedingt 27 heißen; die 12 in dem Abdruck des Gutachtens (Baasch, Quellen S. 40) ist unverständlich. — Das Jahr, für das die Rechnung gilt, dürfte 1772 gewesen sein.

[2]) Für dieses Jahr liegen 4 verschiedene Angaben über das Fangergebnis vor. 300 000 ℳℬ. sind zu hoch geschätzt. Eine Aufstellung rechnet bei 33 Schiffen — die Ausrüstungskosten à 12 000 ℳℬ. angenommen — 219 372 ℳℬ. Schaden; da aber tatsächlich 34 abgingen, ergäben sich also 231 372 ℳℬ.

eine verhältnismäßige Zulage gebe und woraus der Unglückliche einen Teil seines Schadens ersetzt erhalte und wodurch das glückliche Jahr das unglückliche entschädige.

Die Aussichten des Gesuches der Grönlandreeder waren also recht schlecht, und der Rat beschied es denn auch ohne weiteres am 3. April, seinem Gutachter folgend, abschlägig. Die Grönlandfahrer waren aber nicht gewillt, sich wieder so einfach wie 1777 durch einen kurzer Hand gefaßten Beschluß zurückweisen zu lassen. Am 11. April stellten sie dem Rate vor: Da ihr Gesuch wohl Zweifel und Einreden begegnen werde, womöglich noch nicht in das rechte Licht gerückt sei, vielleicht auch wegen der „Neuigkeit“ einiges Aufsehen errege, so sei eine neue, unparteiische Untersuchung am Platze, die am besten mündlich geführt werde. Darum ergehe an den Rat die Bitte um Aufhebung des Dekretes und um Einsetzung einer Kommission zur mündlichen Verhandlung, wie es der Rat 1723 auf Antrag der Grönlandfahrer, 1724 aus eigenem Antriebe getan habe. Ihrem Wunsche wurde — jedoch „salvo decreto“ — stattgegeben. Bei der Wahl der Ratsvertreter kam man den Grönlandfahrern entgegen, da neben dem Syndikus Matsen der Ratsherr Hudtwalcker bestimmt wurde, der selbst an grönländischen Schiffen Anteile besaß.

Über die mündlichen Verhandlungen wissen wir nichts, doch ist noch eine sehr interessante Denkschrift vorhanden. Sie wurde von Dr. Lotze, dem Kompagnon Rowohls, des größten damaligen Grönlandreeders, für die Deputierten der grönländischen Reederei verfaßt und von diesen am 8. Mai dem Rate übergeben. Sie baten darin, ein jährliches Grabengeld, das etwa 34—35 000 Mℓ. ausmache, zu bewilligen. Diese Summe glaubten sie als ausreichend ansehen zu können, um den Schiffen eine Prämie von 60 Mℓ. Courant für jedes an 100 fehlenden Quardeel Tran zu gewähren. Eine Berechnung für die letzten 10 Jahre ergebe nämlich: Ausgesegelt seien 261 Schiffe; von diesen wären 94 prämienfähig gewesen, und zwar mit 310 860 Mℓ. — nach einer in demselben Jahre überreichten Aufstellung nur 92 Schiffe mit 296 100 Mℓ. Zu einem Grabengeld rieten sie, weil die Kämmerei

nichts geben könne, die Admiralität, die Fonds genug besitze, nichts bewilligen wolle. „Die Herren, die da das Ruder führen“, wurden hart mitgenommen und nicht eben sanft darauf hingewiesen, daß die früher auf neuerbaute Schiffe gewährte Prämie doch wohl nur darum stillschweigend wieder eingezogen worden sei, um dadurch dereinstigen dringenden Bedürfnissen abzuhelfen, denn einen anderen Grund dafür könnten sie sich, da die Admiralität nicht an Geldmangel leide, nicht denken. Eine an rechter Stelle getane Vorstellung werde sie vielleicht wenigstens zu einem jährlichen Zuschusse veranlassen. Aber voraussichtlich bleibe nur ein Grabengeld als Ausweg übrig. Dieses allein werde wahrscheinlich, zusammen mit einer Beihilfe der Admiralität gewiß die Schadloshaltung der Grönlandreederei in der angegebenen Weise ermöglichen. Nun würden allerdings schon viele Grabengelder, die besonders den Mittelstand belasteten, erhoben, aber verschiedene Handwerker, denen sie „deshalb den Puls gefühlt“, ließen hoffen, daß die Bürger sich dazu willig finden würden. In glücklichen Jahren werde man übrigens kein ganzes Grabengeld brauchen, sondern mit einer — dann von der Kammer oder Admiralität gegen billige Zinsen herzuschießenden — Anleihe auskommen können. Sobald aber auf diese Weise 30 000 Mark erreicht seien, müsse ein Grabengeld eintreten, die Anleihe zurückgezahlt, ein etwa sich ergebender Überschuß als Hilfsfonds für das nächste Jahr bereitgestellt werden. Zu diesem könne man dann auch die Einnahme des bisher üblichen Schiffszolls und Fischgeldes — das sie dann also, allerdings zu eigener Verwendung, weiter zu zahlen gedachten! — mit in Anschlag bringen und dadurch die Sache merklich erleichtern. Der beste Zeitpunkt, zu wissen, ob ein Grabengeld oder nur eine Anleihe nötig, seien die Monate September und Oktober, weil dann gewöhnlich alle Schiffe zu Hause, der Speck ausgebrannt und das Ergebnis genau zu bestimmen seien. Der Trangewinn der prämienfähigen Schiffe müsse dann von den Direktoren und allen beim Ausbrennen Beteiligten unter Eid angegeben werden. Selbst mit dieser Prämie hätten die Grönlandinteressenten aber doch in unglücklichen Jahren noch großen

Schaden. Rechne man die Ausrüstungs- und Rückfahrtkosten eines Fischers auf 15 000 Mk.[1]), eines Robbenschlägers auf 9000 Mk. oder allgemein eines Grönlandfahrers auf 12 000 Mk., so ergebe sich für die letzten 10 Jahre, daß die Schiffe, die prämienfähig gewesen wären, trotz der gewährten Entschädigung 395 240 Mk. verloren hätten. Es sei ein Glück, daß sich dieser Verlust sehr verteile und Männer treffe, die patriotisch dächten und ihn auf Grund ihres Vermögens oder anderweitigen Handels tragen könnten, sich wohl auch bisweilen durch Anteile an reich gesegneten Schiffen wieder entschädigt sähen. Einen ständigen, sicheren Gewinn habe lediglich der aus den Ausrüstungen Nutzen ziehende Mittelstand. Nehme man für eine Schiffsausrüstung den Durchschnittsbetrag von 12 000 Mk. an, so seien in den letzten 10 Jahren 3 204 000 Mk. in Umlauf gekommen. Rechne man darauf nur 15 Prozent Reingewinn, so ergäben sich für den Mittelstand jährlich 48 000 Mk.. Daher sei für diesen die Erhaltung und Beförderung der Grönlandfahrt fast eine Lebensfrage. Zum Schluß kommt die Denkschrift auf die bereits in der Eingabe vom 23. März angeregte Verwendung Stadtarmer in der Grönlandfahrt zurück. Sie betont den Nutzen, den nicht nur die Armenanstalt, sondern mit den Jahren die Grönlandfahrt selbst wieder davon haben werde, wenn der Plan der Reeder zur Ausführung gelange, aus jener eine Pflanzschule guter grönländischer Matrosen und somit später von Offizieren und Kommandeuren zu errichten. Dann werde Hamburgs Grönlandfahrt, die jetzt auf die Leute von Föhr, Röm und anderen dänischen Inseln angewiesen sei, auch gegen den über kurz oder lang zu gewärtigenden Fall gesichert sein, daß der dänische Hof diesen Leuten das Fahren auf fremden Schiffen verbiete. Vor einigen Jahren sei es bereits fast soweit und die Verlegenheit groß gewesen. Denn wenn die grönländischen Schiffe und Fleete aus Mangel an Besatzung einige Jahre stille liegen müßten, so wür-

---

[1]) Die Denkschrift bringt eine genaue Aufstellung der Ausrüstungskosten eines Fischers, von der oben bereits einiges mitgeteilt ist.

den sie dem Verderben preisgegeben, und 1 Million ℳ stehe dabei wenigstens auf dem Spiele.

Auch über diese Eingabe liegt ein Gutachten vor, verfaßt von dem bereits erwähnten Ratsherrn und Grönlandinteressenten J. M. Hudtwalcker. Es fiel durchaus unparteiisch und daher vollständig ablehnend aus. Es klingt wie Selbstironie, wenn er die Grönlandinteressenten bezeichnet als Leute, „die Schwärmer genug sind, ihr Geld in dieser Lotterie zu wagen." Er nennt es „eine schreyende Ungerechtigkeit, diese zur Fortsetzung ihres Spiels auf Kosten der Nichtspieler zu ermuntern." Mehr Sinn habe es, die Grönlandfahrt, da sie eingestandenermaßen jährlichen Verlust bringe, zu verbieten, doch sei das wegen der Schädlichkeit aller Handlungsverbote, von der er fest überzeugt sei, nicht angängig. Zudem glaube er, daß sich die meisten Interessenten auf andere Art zu entschädigen wüßten, die Direkteurs — wie bekannt sei — durch ihre Provision für die Geschäftsführung und außerdem, wie weniger bekannt sei, „durch Coup de Baton!" — eine Bemerkung, die um so mehr überraschen muß, als der Gutachter später selbst Direkteur gewesen zu sein scheint[1]). Die in der Denkschrift gegebene Gewinn- und Verlustrechnung kann der Referent keineswegs als richtig anerkennen. Danach hätten die letzten 10 Jahre selbst bei Gewährung der Prämie von 310 860 ℳ noch einen Schaden von 395 240 ℳ zu verzeichnen gehabt. Zu diesem ungeheuerlichen Resultat seien sie aber nur dadurch gekommen, daß sie lediglich den Tran als Einnahme gebucht, Barten und Robbenfelle aber gegen außerordentliche Kosten verrechnet hätten, während doch diese beiden Artikel eine beträchtliche Summe ausmachten. Stünde es so schlimm, wie angegeben, so würde auch die hartnäckigste Schwärmerei das Geschäft nicht länger fortsetzen. Indessen gebe er gern zu, daß auch die vorgeschlagene Prämie keine völlige, ja nicht entfernt eine hinreichende Entschädigung darbieten werde, und das sei freilich schon schlimm genug. Der

---

[1]) 1791—93 segelt ein Grönlandfahrer unter der Firma J. M. Hudtwalcker & Komp.

angebliche Gewinn von 48 000 Mk, der den Bürgern und dadurch mittelbar dem Staat jährlich erwachsen solle, sei etwa auf die Hälfte zurückzusetzen, da die nur an Fremde fallende Heuer nicht in Anschlag gebracht werden dürfe. Gewinn hätten aber nur die Lieferanten, und diese seien auch nicht alle Hamburger. Der Verlust dagegen treffe lediglich Hamburger[1]). Einen Nutzen für den Staat könne er nirgends erblicken, auch nicht darin, daß der ärmere Bürger durch den Schaden des reicheren gewinne; im Gegenteil, dem Staate sei der reichere Bürger schätzbarer als der ärmere. Auch bei der Besprechung des letzten Punktes, der vorgeschlagenen Verwendung Stadtarmer als Grönlandmatrosen, sieht sich der Gutachter genötigt, viel Wasser in den Wein der Grönlandreeder zu schütten, die sich von jenem Plane so Großes versprachen. Der Gedanke an sich sei gut, aber es kämen zunächst nur Knaben in Betracht, die als Schiffsjungen Verwendung finden könnten, also jährlich etwa 25. Die älteren Armen seien als Matrosen nicht zu gebrauchen, da sie durch ihre bisherige Lebensart nicht zu diesem Geschäfte vorbereitet seien, und weil der Matrose, der nicht als Junge gedient habe, in der Regel ein Vagabund sei. Die angeregte nützliche Verwendung von jährlich 25 Jungen sei aber doch eine so schöne Aussicht, daß er vorschlagen möchte, den Grönlandreedern das Fisch- und Schiffgeld zu erlassen gegen die Übernahme der Verpflichtung, ausschließlich Jungen aus der Armenanstalt zu beschäftigen.

Über eine Äußerung des Rates zu dem in jener Denkschrift entwickelten Prämiensystem verlautet nichts. Daß er sich dem Gutachten rückhaltlos anschließen werde, war ohne weiteres anzunehmen. Ein besonderes Dekret scheint er aber, da er ja nach der Ablehnung der Bittschrift vom 23. März 1789 „salvo decreto" die Kommission abgeordnet hatte, nicht erlassen zu haben. Zum mindesten war im März 1790 ein endgültiger Beschluß noch nicht ergangen. Denn sonst hätten die Grönlandreeder schwer-

---

[1]) Nur verschwindend wenige und geringe Anteile sind für Altonaer bzw. Lübecker nachweisbar; vgl. weiter unten.

lich zur Ergänzung der Denkschrift vom 8. Mai 1789 eine Übersicht über den Fang des Jahres 1789 und die Höhe der Prämie übergeben, die — bei Geltung ihres beantragten Systems — den wenig von Glück begünstigten Schiffen zugebilligt worden wäre. Das Jahr 1789, in dem 32 Schiffe aussegelten, muß als ein glückliches bezeichnet werden. Selbst bei ihrer ein völlig falsches Bild gebenden Berechnung, die Barten und Robbenfelle nicht besonders in Anschlag bringt, erscheint ein Gewinn von 199650 *Mk.* Gleichwohl wären 7 Schiffe prämienbedürftig geworden und zwar mit 10260 *Mk.* Das Schreiben macht darauf aufmerksam, welchen Nutzen in diesem Jahre die Grönlandfahrt der Stadt gebracht habe, nicht nur für die Interessenten den obigen Gewinn, sondern außerdem den Umlauf von mehr als einer Million Mark, und knüpft daran den Wunsch „dasz das bekannte Ansuchen der Grönländischen Deputirten doch einigermaszen in Anmerkung käme."

Dieser Wunsch ging nicht in Erfüllung. Es blieb alles beim Alten. Ob wenigstens ein Versuch mit den Jungen der Armenordnung — der einzige Punkt, über den die Gutachter günstig geurteilt hatten — gemacht wurde, ist dem Verfasser nicht bekannt geworden.

III.

Konvoyierung der Grönlandfahrt[1]) 1676—1713.

Im Jahre 1676 begehrten die hamburgischen Grönlandfahrer zum ersten Male Konvoi. Es scheint ihnen nicht schwer gefallen zu sein, ihrem Wunsche Erfüllung zu verschaffen. Gegen Zahlung eines Fischgeldes von 8 Talern wurde ihnen das seit 1670 im Dienst befindliche Stadtkonvoischiff „Wapen von Hamburg" unter Kapitän Holste mitgegeben. Sie waren jedoch mit der Art und Weise, wie sich dieser seiner Aufgabe entledigte, keineswegs zufrieden. Am 29. August brachten sie über ihn beim Rate die Beschwerde vor, „dasz er seiner [leider nicht erhaltenen] ordre nicht nachgelebet, indem er mit wenig schiffen nur anhero gekommen und die andern nicht abgewartet[2]); es seien aber französische Kaper in der See, so daß sich die übrigen in Gefahr befänden; sollte diesen ein Schaden zugefügt werden, so müßten sie den Kapitän dafür haftbar machen und „sich an seine gühter erholen." Sie richteten infolgedessen die dringende Bitte an den Rat, sich deren zu versichern und Holste ernstlich anzuweisen, sich „fürderlichst" wieder in See zu begeben und die noch ausstehenden Schiffe ebenfalls

---

1) Vieles in diesem Abschnitte zur Darstellung Gebrachte ist bereits von Baasch in seiner „Convoyschiffahrt" etc. ausgeführt worden.

2) Der Ort, wo die Grönlandfahrer zu dem „Wapen von Hamburg" stoßen sollten, ist leider ebenfalls nicht bekannt, vermutlich war es aber, wie im nächsten Jahre, die kleine Insel Loppen bei Hammerfest; Steltzner, Versuch einer zuverlässigen Nachricht III, S. 1101, sagt, daß Holste die Grönlandfahrer „biß Hitland" (Shetland) begleitet habe.

heim zu geleiten. Hierauf antwortete ihnen der Rat, Holste habe sich bereits entschuldigt und gemeldet, er könne nicht auslaufen, weil seine Fock nicht gut, auch im Back ein Leck und er außerdem nicht mehr genügend mit Bier versorgt sei. Die Grönlandfahrer aber ließen sich damit nicht abspeisen. Sie erwiderten, zwei Schifferalte hätten gestern das Schiff besichtigt; das Leck sei leicht zu reparieren, auch noch genügend Bier an Bord, und selbst, wenn dies nicht der Fall, könne er sich in Kürze damit versehen. Nunmehr beschloß der Rat, „man möge solches an capt. Holst schreiben mit der ordre, sich fürderlichst, so balde er kann, wieder in die see zu begeben und die annoch erwartende anhero zu convojiren." Er dürfte denn auch bald nochmals ausgelaufen sein, da Baasch[1]) berichtet, daß er am 8. September im Heimathafen eingetroffen sei.

Auch im nächsten Jahre, 1677, scheinen die Grönlandreeder ohne erhebliche Schwierigkeiten die erbetene Konvoyierung zugebilligt bekommen zu haben. Bereits am 5. Januar wurde auf ihre Anfrage hin „ob sie die negotie sicher furtsetzen oder convoye bekommen können oder es einstellen müssen" vom Rat beschlossen, „man kan endlich geschehen lassen, dasz ihnen eine convoye gegeben werde, weil ihnen keine sicherheit gegeben werden kan."[2]) Die Geldfrage wurde jedoch noch in der Schwebe gelassen, da erst mit der Admiralität und Kämmerei darüber verhandelt werden mußte. Man einigte sich schließlich auf 6 Taler Fischgeld[3]). Aber ein regelrechtes Geleit wurde ihnen dafür nicht gewährt. Zwar wurden für sie zwei Schiffe verwendet, das Stadtkonvoischiff „Leopoldus Primus" unter Kapitän Karpfanger und eine durch 43 Soldaten verstärkte Privatkonvoi unter Dietrich Hillebrantsen, aber dieser, der nach dem Westen[4]) ging, begleitete sie wohl nur bei der Ausfahrt ein gutes Stück; und Karpfanger verließ erst im Juni die Elbe. Er hatte die Archangelfahrer bei sich und brachte diese bis zum Nord-

---

[1]) S. 403.
[2]) St. A. H.
[3]) Baasch S. 122.
[4]) Ebd. S. 403.

kap. Dann legte er sich bei der Insel Loppen vor Anker, die als Rendezvousplatz für die Grönlandfahrer bestimmt war. Diese Vereinbarung sollte den Grönlandfahrern verhängnisvoll werden, denn während der wackere, kampferprobte Karpfanger am Nordkap untätig lag, erschienen französische Kaper in den spitzbergischen Gewässern und suchten die Walfischfänger heim. Der Schaden für die Hamburger war recht beträchtlich, da „theilsz von unsern schiffen genommen, theilsz schiffe mit groszen geldekosten gerantzioniret und die ubrigen schiffe von ihren vorhaben in der fischerey gehindert und verjaget worden.“[1])

1678 verlangten die Grönlandfahrer wiederum Konvoi. Dieses Mal sollte es aber einen schweren Kampf kosten, ehe sie ihnen zugestanden wurde. Schon frühzeitig erschienen sie auf dem Plan. Bereits am 8. Januar wurde ihnen bedeutet, die Konvoischiffe seien nicht dazu gebaut, nach Norden zu gehen, sondern nach Westen[2]). Dies war auch tatsächlich ihre ursprüngliche Bestimmung, aber nachdem sie den Grönlandfahrern 1676 und 1677 anstandslos bewilligt worden waren, mußten sie ihnen wohl auch weiterhin, sofern es überhaupt möglich war, gegen Bezahlung gewährt werden. Nun wünschten die Spanienfahrer ebenfalls Konvoi. Zur Zeit war aber nur das eine Konvoischiff „Leopoldus Primus“, zur Stelle, während das andere, „Wapen von Hamburg“, sich noch auf der Westfahrt befand. Die Grönlandfahrer begehrten die Konvoi zum 1. April, die Spanienfahrer gegen Ende dieses Monats. Die Stimmung im Rate war diesmal den Grönlandfahrern durchaus abgeneigt, besonders da diese zu den Kosten nichts beisteuern wollten. Sie hatten vielmehr am 16. Januar bemerkt, daß, wenn Rat und Kämmerei sich zu den Unkosten nicht verstehen wollten, in der Bürgerschaft ein Grabengeld dazu begehrt werden möge[3]). Der Rat aber schlug ihr Ansuchen rundweg ab, und zwar „weill sie

---

1) St. A. H.

2) Baasch S. 123.

3) Senatsprotokoll, St. A. H.

zur convoje nichts geben, zudem es auch nicht dazu destiniret, sondern nacher Spanien; auch konnen die schiffe, welche zerstrewet im eise gehen, durch unsere convoije nicht convojiret werden.“ Es war vorauszusehen, daß sich die Grönlandfahrer dabei nicht beruhigen würden. Bereits zwei Tage darauf, am 18. Januar, überreichten sie den Kommerzdeputierten zur weiteren Beförderung eine Bittschrift[1]), in der sie die Ablehnungsgründe ausführlich widerlegten. Zunächst gingen sie auf den letzten Punkt ein. Sie betonten, der große Schaden des vergangenen Sommers „hette konnen gewehret sein, wan dasz convoyschiff, so in Loppen gelegen, were geordinirt worden, nach der Südbay bey Spitzbergen in Grönlandt zu gehen.“ Sie begehrten daher, daß eines von den Stadtkonvoischiffen „ansz eisz gebracht, alszdan hin und wieder langst dasz eisz kreutzen thete“ und legten dar, daß für das Konvoischiff durchaus keine Gefahr bestehe. Denn einmal sei es Sommertag — sie meinten wohl, es sei beständig Tag —, und dann hätten ihre Kommandeure und andere seefahrende Leute, „so desz ortes wol bekandt sein“, sich dahin geäußert, daß das Konvoischiff „bequäm genug dazu“ sei. Schließlich wiesen sie noch darauf hin, daß selbst bei stürmischem Wetter nichts zu befürchten sei „da sich alsolche haven in Gronlandt: Suydbay, Crutzbay und Nordtvorlandt befinden, woselbsten es sich gar wol bergen kan.“ Von der Stadtkonvoi allein versprachen sie sich aber noch nicht den rechten Erfolg, denn sie bemerkten: „Uberdeme were nötig ein kleines schiff, alsz ein wolbesiegeltesz pinnasz von 18 a 20 stücken mundiret, so sich wasz mehr in see aufhielte und hin und herkreutzen thete und, da wasz ubelsz vermerckte, denen anderen convoyschiff raport davon geben thete, damit aller unheil, soviel möglich verwehret wurde.“

Dann wandten sie sich zu dem zweiten Ablehnungsgrunde.

---

[1]) Ebd. Aus diesem einen Schreiben hat, wie es scheint, R. Ehrenberg nicht nur seine gesamte Kenntnis über die Grönlandfahrt (bei Schrader, Hamburg vor 200 Jahren, S. 294), sondern auch zum Teil über die Spanienfahrt (S. 295) geschöpft; vgl. Baasch, Convoy S. 280.

Der Behauptung, die Stadtkonvoi sei nur für Fahrten nach Westen bestimmt, müsse von ihnen widersprochen werden, denn verschiedene grönländische Interessenten, die auch nach Spanien, Frankreich, Portugal, England, Muskovien [Archangel] handelten, hätten zu den Konvoikosten beigesteuert, und überdies seien anno 1672, 1673, 1674 unterschiedliche auch von den grönländischen Schiffen nach Frankreich gewesen. - Die Stadtkonvoi sei zu der Stadt bestem erbaut, und man erachte die Grönlandfahrt ebenso nötig „vor die stadt best und aufnahme gleich die farth nacher Spannigen.“ Dies begründeten sie folgendermaßen: „Inbetrachtung, weillen durch vorliehrung unsere neutralitet[1]) die seefarth mehrentheilsz gantz von uns weg, wan nun diese gronlantszfarth auch in stecken solte geraten, wurde ja ein groses lamentiren causiren. Dan wan 50 a 60 schiffen dahin fahren, nehmen dieselbige uber 2000 matrosen, welches doch auser die harpenirders mehrentheilsz von unser botzleute[2]); hingegen mit dasz spannische convoy etwan 8 a 10 schiffen mit etwan 200 oder 250 man konnen versehen werden; dahero unsere farth viel mehr zu observiren, weiln es der stadt viel mehr nutzen zutraget alsz die farth nacher Spannigen.“ Schließlich brachten sie noch einen Grund vor, warum ihnen und nicht den Spanienfahrern der in Hamburg zur Verfügung stehende „Leopoldus Primus“ gegeben werden solle. Sie meinten, die Spanienfahrer hätten ja noch ein Stadtkonvoischiff, dessen sie sich nach seiner Rückkunft noch rechtzeitig bedienen könnten. Denn, wenn sie es für ultimo April begehrten, so werde es doch wohl ultimo Juni, wo nicht später, wofür man aus früheren Jahren genügend Beispiele habe.

In Anbetracht aller dieser Gründe baten sie um eine baldige gute Entschließung des Rates. Sie bemerkten noch, daß sie, ehe eine solche ergangen, nicht an die Ausrüstung denken

---

[1]) Wie bereits oben dargelegt, hatte Hamburg bereits 1675 den französischen und schwedischen Gesandten ausweisen müssen.

[2]) Diese Bemerkung ist durchaus unzutreffend. Die Mannschaften bestanden zum weitaus größten Teile aus Fremden, besonders den Inselfriesen.

könnten, und doch würden sie bereits von den Brauern, Bäckern und Handwerkern überlaufen und von den Bootsleuten nicht in Frieden gelassen. Endlich aber spielten sie ihren höchsten Trumpf aus: Werde ihnen wider Verhoffen die Konvoi verweigert, so müßten sie die Fahrt einstellen zum höchsten Verderben der Stadt und zur Freude der Holländer, die schon „lange getrachtet, unsz diese nahrung zu entziehen."

Fast ein Monat verging, ehe das Gesuch der Grönlandfahrer um ein Stadtkonvoischiff und ein anderes Fahrzeug im Rate zur Sprache kam. Man wies sie nicht wieder ohne weiteres ab, sondern entschloß sich, mit ihnen auf folgender Grundlage zu verhandeln. Falls sie die Hälfte der Unkosten trügen, wolle der Rat mit der Kämmerei reden, daß sie zwei Schiffe bekämen, aber von den städtischen könne ihnen keines gegeben werden. Die Grönlandfahrer machten einen Gegenvorschlag; falls sie eine Stadtkonvoi bekämen, seien sie gewillt, das andere aus ihren Mitteln zu erhalten. Dem gegenüber beharrte der Rat dabei, ihnen keine Hoffnung auf eine Stadtkonvoi zu machen, ihnen aber zu bedeuten, daß er mit der Kämmerei wegen Instandsetzung eines anderen Schiffes verhandeln wolle, und daß sie noch ein zweites ausrüsten könnten; die Kosten für beide sollten von ihnen und der Kämmerei je zur Hälfte getragen werden. Ebenso hartnäckig jedoch blieben die Grönlandfahrer bei ihrer Forderung der Stadtkonvoi. Der Rat sah ein, daß er einlenken müsse, und es wurde für gut befunden, ihnen die „dilatorische andtwordt"[1]) zu geben, daß man mit der Admiralität und der Kämmerei reden wolle. Zwei Tage später, am 18. Februar beschäftigte sich der Rat aufs neue mit der Angelegenheit. Die Admiralität ließ erklären, sie könne „nicht darin consentiren, dasz unser convoje mit ihnen gehe, massen es dazu nicht getimmert"; die Grönlandfahrer sollten noch 14 Tage Geduld haben, bis man sehe, wie es mit Frankreich und England ab-

[1]) Es ist nicht uninteressant, zu sehen, daß der Ausdruck „dilatorisch", der nach Büchmann, Geflügelte Worte, 19. Aufl., S. 555, durch Bismarck zum geflügelten Wort geworden ist, den gewiegten hansischen Ratsherren durchaus geläufig war.

laufe; auch hätten sie eine Konvoi auf der Hinfahrt nicht eben nötig, für die Rückreise aber werde ihnen der bis dahin wohl heimgekehrte Kapitän Holste zur Verfügung gestellt werden können. Noch ein Bedenken gegen die Überlassung des „Leopoldus Primus" wurde geäußert, nämlich: „Geben wir den gronlandtsfahrer[n] unser convoje mit, undt wirdt solches in Frankreich kundt, konnen sie desto starcker auszgehen, dasz auch unser convoje gefahr lauffe"; man solle dies den Grönlandfahrern vorstellen. Demgemäß wurde beschlossen. Diese hatten aber für die merkwürdige Ausflucht, die noch dazu nur gegen sie, nicht auch gegen die Spanienfahrer ins Feld geführt wurde, nicht das geringste Verständnis. Der Ratsherr Moller, der mit ihnen verhandelte, berichtete dann auch, die grönländischen Interessenten seien mit der Entschließung nicht zufrieden; „konnen sie von unseren beyden convoje keine bekommen, auch nach der hinreise, müssen sie die fahrt einstellen; was es aber dieser stadt für schaden verursachen werde, stellen sie E. E. rahts nachdencken anheimb." Jetzt lenkte der Rat ein. Er ließ die Grönlandfahrer ersuchen „in ruhe zu stehen bisz künfftigen montag, bisz man ernstlich mit dem ehrb. kauffmann darüber conferiret." Die Sache wurde nun im Ehrb. Kaufmann verhandelt und bei der Abstimmung gingen „die majora" dahin, daß die Konvoi nach Grönland fahre. Dies berichtete Herr Moller in der Ratsversammlung vom 18. Februar und teilte gleichzeitig die Bitte der Kommerzdeputierten mit, E. E. Rat möge anschlagen lassen, „dasz unsere convoje 1. april von Kuckshaven nacher Gronland gehen solle." Der Beschluß lautete denn auch demgemäß, jedoch mit der Bestimmung, daß die Kosten von der Kämmerei, der Admiralität und den Grönlandfahrern je zu einem Drittel getragen werden sollten. Nunmehr begann also das Feilschen um die Höhe des Beitrages der Grönlandfahrer. Die vorgeschlagene Drittelung der Kosten lehnten sie am folgenden Tage (19. Febr.) ab und boten 6 Taler Fischgeld mit dem Versprechen, alles zur Ausrüstung Nötige in der Stadt machen zu lassen. Es folgte der Gegenvorschlag des Rates: 12 Taler, darauf wieder der Grönlandfahrer: 8 Taler, je-

doch nur für dieses Jahr und unter der Bedingung, daß die Kämmerei und die Admiralität je 4 Taler erhalten sollten. Nun ging der Rat mit seiner Forderung auf 10 Taler herunter, aber am 20. Februar erklärte Herr Moller, dazu könnten sich die Grönlandfahrer nicht verstehen, „massen sie befürchten, wenn solches den commandeurs kund gethan werde, sie nicht einmal zu 8 rd sich verstehen werden und möchten dadurch einige sich resolviren, ohne convoje weckzugehen; welches dann eine disorder veruhrsachen werde unter den vermogenen undt unvermogenen, massen die unvermogene auf solche art beliegen bleiben würden, weil sie keinen schaden ertragen können, so ihnen leicht zustoßen konnte von den seheräubern." Nun erklärte sich der Rat mit 8 Talern zufrieden, aber nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Grönlandfahrer alles zur Ausrüstung Nötige in Hamburg kauften. Auch wollte er sich damit für die Zukunft keineswegs die Hände binden lassen, sondern erklärte in dem Dekret, daß „ihrem petito dieszmahl undt für diesz jahr deferiret." Er brachte aber auch zum Ausdruck, daß die 8 Taler nur für dieses Jahr gefordert werden dürften und es für die Zukunft bei den einmal bewilligten 4 Talern verbleiben solle. Ebenso aber sicherten sich auf der anderen Seite — wie oben bereits dargelegt — die Grönlandfahrer durch den von ihnen ausgestellten Revers für die Zukunft.

Für dieses Jahr 1678 liegen erfreulicherweise weitere Nachrichten über die Konvoyierung vor. Nicht nur läßt sich das Ringen um die Bewilligung des „Leopoldus Primus" von Tag zu Tag verfolgen, sondern auch die Rendezvousplätze sind bekannt. Am 20. März versammelten die „deputirte der groenlandischen compagnie" die gesamten „directores" und einige Kommandeure auf dem Börsensaale um „sowoll wegen des rendevous alsz auch wegen der zeit, das der convoyer von dem bestimpten rendevous wieder abgehen soll", zu beraten. Als Sammelplätze wurden bestimmt: „Noortvorland, Kruytzbay[1]) und

[1]) Das hier benutzte Schriftstück (St. A. H.) hat Baasch wohl nicht vorgelegen. Zu den von ihm S. 325 mitgeteilten

Suedbay.“ Ferner wurde auch „vor gudt befunden, dasz der convoyer von 77 a 79 graden zwischen das eysz und das vorland bisz den 5. augusti kreutzen und alsdann sich nach dem rendevous verfüegen und alda bis 15 a 20 augusti alten styl verbleiben und die schiffe abholen soll, umb selbige im nahmen Gottes anhero zu bringen.“

So segelten denn die 55 Grönlandfahrer unter dem Geleite des von Karpfanger kommandierten „Leopoldus Primus“ aus. Bei der Rückkehr vor der Elbe focht der wackere Kapitän dann jenen heldenmütigen Kampf mit 5 französischen Kapern aus, der seinen bereits berühmten Namen mit neuem Glanze umstrahlte. Zwei der Angreifer bohrte er in den Grund, die drei anderen suchten schleunigst das Weite. Am 11. September aber brachte er glücklich alle 52 von ihm geleiteten Grönlandfahrer auf die Elbe in Sicherheit[1]).

1679 suchten die Grönlandfahrer wieder um Konvoi nach. Anfangs widerstrebte der Rat abermals — was nach den Ereignissen des vorangegangenen Jahres schwer zu verstehen ist. Wiederum hieß es, die Konvoi sei eigentlich für die Fahrt nach dem Westen erbaut, ein Einwand, der ja völlig hinfällig geworden war. Durchaus Recht aber hatte der Rat mit dem weiteren Bemerken, daß die Grönlandfahrer wenig zu den Kosten beisteuerten. Er forderte diesmal, daß sie sämtliche Unkosten, auch die Assekuranzprämie, bezahlten und sich anheischig machten, auch in Zukunft zu der Konvoi beizutragen[2]). Das war nun aber wieder zuviel verlangt, denn auch die übrigen Schiffahrttreibenden zahlten ja nur das Konvoigeld von ½ Prozent bzw 1 Prozent ihrer unter Konvoi gehenden Waren und nicht die gesamten Ausrüstungskosten. Nicht zu bestreiten war allerdings, daß diese Beiträge unverhältnismäßig höhere waren als die durch das Fischgeld der Grönlandfahrer erzielten. Selbst

---

Rendezvousplätzen ist die Kreuzbai hinzuzufügen. Ebendort ist die hier angegebene Höhe von 77—79 Grad zu ergänzen.

[1]) Näheres, besonders über den Schauplatz des Kampfes, sowie Literaturangaben s. o.

[2]) Baasch S. 124.

wenn sehr viele Fische erbeutet wurden, stand die sich ergebende Summe in keinem Verhältnisse zu den insgesamt aufgewendeten Kosten. Fiel der Fang aber gar schlecht aus, so hatten die Grönlandreeder die Konvoi so gut wie umsonst. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sie dadurch gegenüber den übrigen Schiffahrttreibenden arg — man kann dreist sagen unbillig — bevorzugt wurden. Das Verhalten der Grönlandreeder kann dem unbefangen Urteilenden daher nicht im besten Lichte erscheinen. Verwunderung erregen muß aber auch die — mit Ausnahme von einigen Jahren — immer wieder geübte Nachgiebigkeit des Rates. Auch 1679 bewilligte er wieder gegen ein Fischgeld von 8 Talern Konvoi. Eine regelrechte Konvoyierung wie im Vorjahre scheint aber doch nicht zugestanden worden zu sein. Vermutlich brachte Karpfanger, der am 21. April mit dem „Leopoldus Primus" in See ging, die Grönlandfahrer nur durch die Nordsee, vielleicht auch bis auf die Höhe von Drontheim oder noch weiter nordwärts. Baasch weiß nur mitzuteilen, daß er in der Nordsee und im Kanal kreuzen sollte[1]). Außerdem aber wurden im August noch zwei, durch je 150 Soldaten verstärkte Privatkonvoyen unter Peter Neumann und Johann Köster zum Kreuzen auf die Grönlandfahrer ausgeschickt[2]).

Eine Reihe von Jahren hindurch wurde darauf die Konvoi von den Grönlandfahrern nicht in Anspruch genommen. Wahrscheinlich aber erhielt 1686 der von Michael Schröder befehligte „Leopoldus Primus" den Auftrag, auf die heimkehrenden Walfischfänger zu kreuzen[3]).

1687 aber, als gemeldet wurde, daß sich türkische Seeräuber im Kanal und in der Nordsee aufhielten, wünschten die Grönlandfahrer wieder Konvoi für ihre heimkehrenden Schiffe. Es konnte sich hierbei nur um ein Kreuzen des „Wapen von Hamburg" handeln, für das Abholen von Spitzbergen war es zu spät. Gegen

---

[1]) S. 23, 403.

[2]) Ebd. S. 403.

[3]) Baasch S. 405 vermerkt in der von ihm aufgestellten „Chronik der hamburgischen Convoyfahrten" für dieses Schiff: „Auf Höhe von Drontheim. Abfahrt: im Sommer".

Zahlung von 6 Talern Fischgeld bekamen sie die gewünschte Konvoi. Doch begnügten sich die Grönlandfahrer damit noch nicht. Es lag die Gefahr vor, daß frühzeitig zurückkehrende Schiffe den Piraten in die Hände fielen; darum wünschten sie, daß diese durch ein kleines schnellsegelndes Fahrzeug gewarnt würden. Eine englische „Kitze" wurde zu diesem Zwecke vorausgeschickt. Sie konnte jedoch die vorgeschriebene Höhe wegen eintretenden Proviantmangels nicht erreichen, so daß sich der Kapitän einen Abzug von dem vereinbarten Lohn gefallen lassen mußte[1]).

Erst 1690 wird dann wieder eine Konvoi für Grönlandfahrer erwähnt. Nachdem Hamburg im Juli dieses Jahres zur Ausweisung des französischen Gesandten gezwungen worden war, mußten die Grönlandreeder in größter Sorge um ihre heimkehrenden Schiffe sein. Sie verlangten daher ebenso wie die übrigen Schifffahrttreibenden Konvoi. Bereits vorher hatten sie ihren Schiffen „door een advysscheepere, naer Groenlandt gesonden", Verhaltungsmaßregeln zukommen lassen und zwei Rendezvousplätze für sie bestimmt. Der erste sollte in Spitzbergen sein, aber, da zu befürchten war, daß so eilig keine Konvoi nach Spitzbergen zu bekommen sein werde, so wurden die Kommandeure angewiesen, an diesem ersten Sammelplatze nur bis zum 15./25. August zu bleiben, wenn bis dahin keine Konvoi zu ihnen gestoßen, aber ihren Kurs nach Loppen am Nordkap zu richten. Dort sollten sie bis zum 31. August alten Stils (10. Sept. n. St.) auf Konvoi warten, dann jedoch die Heimreise antreten[2]).

Die Befürchtung wegen der Nichtbereitschaft einer Konvoi traf ein. Erst am 28. Juli verließ Kapitän Michael Schröder mit dem „Leopoldus Primus" die Elbe, und zwar mußte er erst noch die Englandfahrer nach England geleiten. Die Grönlandreeder hatten ihm am 18. Juli die Bestimmungen über die Rendezvousplätze übersandt mit Wünschen für eine „voorspoodige reise naer Engelandt, om dat in tyden by de groenlandvaeders in Loppen

---

[1]) Baasch S. 25, 118, Anm. 1, 340, Anm. 1.
[2]) St. A. H.

mach koomen, om die in salvo te brengen." Es war umsonst. Am 6. August kaperte Jean Bart 9 reich beladene Grönlandfahrer. Die hamburgische Admiralität teilte dies am 13. August dem Konvoikapitän Tamm mit[1]) und bemerkte: „Wann dann solche feindseligkeiten nicht nachzusehen, vielmehr dieselbe mit aller macht zu hintertreiben, alsz befehlen wir euch hiemit, dasz, wan ihr die bey euch habende schiffe bey der rhaar-tonne in sicherheit werdet gebracht und daselbst die eingelahdene gühter und wahren in die convojirte schiffe vertheilet haben, ihr wieder in see gehen und kreutzen sollet und, daferne ihr diesen oder sonst einigen caper vor der elbe antreffen würdet, denselben auff allerhand ahrt und weise zu delogiren und die angehaltene und arrestirte schiffer wieder zu befreyen oder, wasz sonst etwa genommen und beybehalten seyn möchte, wieder zu erlangen euch euserst bemühen sollet."

Wenn Tamm wirklich noch zum Kreuzen auslief, einen Erfolg hatte er nicht zu verzeichnen. Jean Bart aber gewann allein bei diesen 9 Prisen 106 500 Mk. Lösegeld.

1691 blieben die Grönlandfahrer vermutlich ohne Konvoi[2]). 1692 nahmen die Grönlandfahrer keine Konvoi in Anspruch, 1693 kreuzte Kapitän Tamm vom Juli an auf die heimkehrenden Walfischfänger, wofür 6 Taler Fischgeld vereinbart[3]), aber wohl nicht bezahlt[4]) wurden.

1694 aber verlangten die Grönlandreeder wieder eine regelrechte Konvoi. Sie hatten auch alle Ursache dazu, da im verflossenen Jahre die 4 französischen Fregatten ihren oben geschilderten Raubzug bei Spitzbergen unternommen und die Hamburger nur den dänischen Pässen ihre Erhaltung zu verdanken gehabt hatten. Sie boten für ein Konvoi 200 Mk. lübisch von jedem

---

[1]) St. A. H., Admir. Protok., das sonderbarerweise nur von 7 Schiffen spricht.

[2]) Auch Baasch verzeichnet in seiner Chronik der Konvoifahrten für 1691 keine Fahrt, S. 405; s. auch S. 29; doch vgl. S. 124, 252, 324.

[3]) Baasch S. 125.

[4]) 1693—1700 wurde kein Fischgeld gezahlt; s. o.

Schiffe, sofern sie am 1. April segelfertig sei und spätestens am 6. April in See gehe, willigten dann aber in die Zahlung von 5000 Talern, und die erbetene Konvoi wurde ihnen dafür zugestanden. Aber erst am 18. April war sie segelfertig. Dieses Konvoigeld wurde über alle Schiffe gleichmäßig verteilt. Der Rat lehnte es aber ab, die Eintreibung dieser Gelder, die den Grönlandfahrern namentlich der vielen altonaischen Interessenten wegen schwer wurde, zu übernehmen[1]). Die Grönlandfahrer hatten in diesem Jahre, in der Meinung, daß es nicht gut sei, wenn die Schiffe den Sammelplatz erst „auf einer gewissen Höhe" im offenen Meere erführen, um eine Änderung dieses bisher üblichen Brauches gebeten und für jeden Kommandeur eine versiegelte Ordre in Vorschlag gebracht. Obwohl sie aber strengste Geheimhaltung versprachen und erklärten, sie wollten, wenn ihnen etwas Feindliches begegne, die Ordre vermittels eines Lotes oder einer Kugel versenken, ließ sich der Rat nicht darauf ein[2]). So blieb es bei der alten Übung, daß nur der Konvoikapitän die Ordre erhielt und dieser sie später den Kommandeuren mitteilte.

Die Instruktion für Kapitän Michael Schröder, der mit dem „Leopoldus Primus" das Geleit übernahm, ist leider nicht bekannt. Doch wissen wir aus einem Schreiben Schröders an den Rat[3]), daß er auf einer bestimmten Gradhöhe den Kommandeuren den Sammelplatz mitteilen und dann bis zum 15. August kreuzen[4]), auf keinen Fall aber vor Ablauf dieser Frist einen Hafen anlaufen sollte. Diese Bedingung schien dem Konvoikapitän unerfüllbar, darum bat er in dem angezogenen Briefe, es möge ihm ein Erfrischungsplatz zur Einnahme von Wasser angewiesen oder Freiheit ihn zu wählen zugestanden werden; er könne sich unmöglich für die ganze lange Zeit mit hinreichend Wasser versehen. Hierauf scheint der Rat ablehnend geantwortet zu haben, denn bereits am folgenden Tage setzte Schröder in einem erneuten

---

[1]) Baasch S. 125.

[2]) Baasch S. 251.

[3]) Datiert Wittenbergen 9. April, St. A. H.

[4]) Nach Baasch S. 325 sollte dieses Kreuzen in Höhe von etwa 74 Grad vor sich gehen.

Schreiben[1]) nochmals ausdrücklich auseinander, daß es „unmüglich, dasz so viel waszer bergen und loszen kann, als in 5 monath möchten gastiret werden; dann ich auch annitzo, weill es nach den kalten ländern [geht], so viel bier mer in habe; dennoch aber der koch ein weit mehres notig hat. Indeszen ist nochmahlsz an E. herrl. mein dienstliches ersuchen, sie belieben mir, so es vor mein vertreck müglich, den ohrt nominiren, alwo im fall der noth und manquement von waszer mich wieder damit versehen kann.“ Ob er damit mehr Erfolg gehabt, war nicht festzustellen.

Am 18. April segelte der „Leopoldus Primus“ mit 40 Grönlandfahrern von Wittenbergen, unterhalb Blankenese, ab. Kapitän Schröder aber war sehr erstaunt, in Cuxhaven die übrigen — es waren nachweislich wenigstens 56 ausgesegelt — nicht mehr anzutreffen und mutmaßte daher, daß sich diese auf ihre fremden — d. h. dänischen — Pässe verließen. Auch von den unter seiner Konvoi segelnden Grönlandfahrern hatten die meisten, nämlich 26, die im Vorjahre so gut bewährten dänischen Pässe genommen; 2 fuhren mit schwedischen und nur 12 mit hamburgischen Papieren. Mit diesen 40 Fahrzeugen ging Kapitän Schröder am 20. April in See.

1695 bekamen die Grönlandfahrer wieder für 5000 Taler Konvoi. Sie wollten sich jedoch, wie Baasch[2]) berichtet, nur unter der Bedingung zur Zahlung der 5000 Taler bereit erklären, wenn der Altonaer Jan Beets, ein Mennonit, mitinteressiere, was dieser auch für den Fall zusagte, daß er hamburgische Pässe erhalte. Zwei seiner Schiffe, und zwar gerade die beiden, bei denen als Reeder nicht Jan Beets & Comp., sondern nur Jan Beets genannt wird, fuhren jedoch mit dänischen Pässen, ebenso ein Schiff seines Mitbürgers und Glaubensgenossen Jan Elias Munster. Einige Grönlandreeder verpflichteten sich sogar im März „in solidum“, bei Verpfändung von Hab und Gut die Zahlung innerhalb 4 Wochen zu leisten[3]). Als Sammelplatz wurde

[1]) St. A. H.
[2]) S. 125.
[3]) St. A. H.

wahrscheinlich ein Hafen Spitzbergens bestimmt, denn Kapitän Schröder, der zur Konvoyierung ausersehen wurde, sträubte sich gegen ein längeres Stilliegen, „weil es da kalt, das ihm viel volck erkranken würde."[1]) Aber es half ihm nichts. Der erste Sammelplatz muß sogar ziemlich hoch im Norden belegen gewesen sein, da drei Nachzügler noch in der Südbai zu ihm stießen. Trotz des Aufenthaltes der Konvoi bei Spitzbergen aber erlitten die Grönlandfahrer Schaden durch französische Kaper, die sich in diesem Jahre wieder eingefunden hatten. Zwei Schiffe fielen ihnen zum Opfer, von dem das eine „unter den sieben Eisbergen" verbrannt wurde; die andern aber brachte Kapitän Schröder glücklich auf die Elbe zurück.

1696 verlangten die Grönlandreeder in Anbetracht der vorjährigen üblen Erfahrung abermals Konvoi, und wiederum wurde sie ihnen gegen Zahlung von 5000 Talern bewilligt. Über diese Reise besitzen wir einen Bericht[2]) des Konvoikapitäns Marinsen, der diesmal mit der „Admiralität von Hamburg" das Geleit übernahm. Sie ist dadurch bemerkenswert, daß ein Zusammenwirken mit holländischen Kriegsschiffen stattfand und zwar auf Anregung der Admiralität von Amsterdam, die im Frühjahr anfragte, ob nicht das hamburgische Konvoischiff sich mit zweien der ihrigen vor dem Eise vereinigen möchte. Die hamburgische Konvoi war pünktlich fertig[3]). Am 16. April segelte Marinsen mit der Grönlandflotte ab. Auf der Höhe von $58\frac{1}{2}^0$ übermittelte er den Kommandeuren die Anweisung für den Sammelplatz, „worauf ein jeder sein Bestes tat, um aufs Eis zu kommen"; er selbst hielt sich zunächst noch „bey die legste besiegelte schiffe". Den weiteren Verlauf der Reise mag Kapitän Marinsen selbst in seiner unbeholfenen Weise erzählen.

„Kommen den 12. may auff die höhe von 77 graden bey es eys; stecken über nach Spitzbergen, und bey es land und eys ab und zu hilten. d[en] 31. kommen wier bey die zwey hollandsche orlog-

---

[1]) Baasch S. 325.

[2]) Datiert Freiburg, 2. Sept. 1696; St. A. H.

[3]) Nicht „um mehrere Monate" verspätet (Baasch S. 207).

schiffe, dahrbey ich mich an stundl. cuniungirte und beysahmen bey einander vorbleiben. den 20. julij kommen bey 2 fransche orlogschiffe, eine von 48, das andere von 54 stücken, von volck 350 mann ein jedes; hilten von einige, so sie gefangen genomen und wieder losz gelassen. wier thäten unser bestes, umb bey sie zu kommen; nehme acht schlupen vorm loch und dahrnach zu luverten; aber sie unsz nicht wachten wollen, nehmen auch schlupen vorm loch und mit rehmen, so sie im schiff heten, lauter von unsz lieffen. gegen abendt lieff nebl. weter ein; den 23den, nebel sich wieder enderte, sahen selbe wieder loowart 3 à 4 miehlen von unsz; sahen, dasz sie zwei prissen bey sich hetten dahrvan eine im brand steckten. wier verfolgeten sie biesz auff d[en] 26., sahen auch, dasz in wehrender zeit wieder ein preisz haben dahrzu genommen. wie sie sahen, dasz wier sie naheten, stecken sie beyde auch in brand und seewarts anlieffen. nachdem sie nicht mehr spühreten, nehmen über von die volcker von die schiffe, so genommen, 32 mann; heten van unser schiffe nachricht, dasz sie nach dem noch zwey die unsrigen Schiffe genommen haben, ein jedes mit 10 fischen, wie wie E. W. E. H^r. in einliegende lieste ersehen konnen. Gott ersetze es die intressanten und gebe sie anderwerts den segen wieder![1]) auff den 16. aug. seind wier in company van die zwey holland. orlogschiffe mit unser und die ihrigen schiffe van Mahrlenenbaye vortrocken, auch beyeinander vorbleiben biesz auff die höhe von 57 graden. ansehen, alsz wen sie auff unsz nicht warten wolten noch unser lesten schiffe, und sie ächterlich wahren, der wind streng von der nordl. hand durchkühlte mit duncker wetter, auch die hollander nicht mehr in sicht heten, setze meinen korsz in nahmen Gottes nach der elbe zu. kommen den 1 septr. desz nachtes umb 12 uhr bey es Heyligeland. An langende van fransche cappers nur alleine zwey in der nordtsee recenterirte und unter es Heyligeland drey derselben vorspühreten.

---

[1]) Im Ganzen wurden den Hamburgern bei Spitzbergen fünf Schiffe genommen und 2 davon verbrannt. Ein sechstes, das sich nicht unter Konvoi begeben hatte, fiel vor der Elbe den Franzosen in die Hände.

ihre anschläge wahr, dasz sie desz nachtes in der flotte wolten einbrechen. alleine es ihr fehlte, und ihre anschläge sie nicht gelückte, wir hielten sie mit schiszen tapfer ab und unsere flotte vorlaszen müeszen. Desz folgenden tages thäte unser bestes, umb nach der elbe zu kommen; seind auch heute datto zu Freyburg glücklich zum ancker gekommen. Dem hogsten dem sey vor dergleichen arrivirung dank gesagt."

Wollte man 1697 mehr Ruhe und Schutz vor den „Franschen" haben, so mußten kräftigere Mittel in Anwendung gebracht werden. In Holland wie in Hamburg verschloß man sich dieser Einsicht nicht. Die Niederländer entsandten im Laufe des Sommers eine kleine Flotte von Kriegsschiffen nach Spitzbergen, und die hamburgischen Grönlandfahrer sicherten sich für schweres Geld — 51 000 ℳ︁ — das Geleit zweier Stadtkonvoischiffe, des „Wapens von Hamburg" unter Kapitän Tamm und des „Leopoldus Primus" unter Michael Schröder. An Stelle Schröders hatte wahrscheinlich ursprünglich Kapitän Wilhelm Anthonissen den „Leopoldus Primus" führen sollen, da sich im Hamburger Staatsarchiv eine für ihn ausgestellte Instructio befindet. Vielleicht ist nur diesem Umstande ihre Erhaltung zu danken. Auch die „secrete ordre oder inscription, wornach sich die grönlandsfahrer zu richten haben", findet sich dabei. Und über die Reise selbst unterrichtet der Rapport[1]), den Kapitän Tamm nach beendeter Reise am 17. September von Krautsand aus dem Rat einreichte.

Am 17. April gingen die beiden hamburgischen Kriegsschiffe mit insgesamt 63 Schiffen — unter diesen 56 Grönlandfahrer[2]) — in See. Ein versiegeltes Päckchen, das erst auf 58⁰ geöffnet werden durfte, enthielt geheime Anweisungen, die „secrete ordres." Am 23. April, auf 65⁰, überlieferte Tamm diese den Schiffern, und „da thäte jedweder sein best, ümb von unsz zu gehen." Am 7. Mai gelangten die beiden Konvoischiffe „all bey

[1]) St. A. H.

[2]) Von den übrigen waren 4 nach Hitland, 1 nach Cadix, zwei (ein hamburgisches und ein englisches) nach „Canarien" bestimmt. — Tatsächlich gingen aber nicht 56, sondern 57 nach Grönland.

dasz eysz in Gronlandt auf die hoghe von ohngef. 70°". Am 25. Mai stießen sie auf drei von Cornils de Witt kommandierte holländische Kriegsschiffe, die ihnen aber wenig imponierten, „man sie wahren nur sehr licht undt mit waynigh manschafft gemontieret." Schröder und Tamm verfügten sich am folgenden Tage auf de Witts Schiff, tauschten ihre Ordres aus und beschlossen, da diese einander nicht widersprachen, zusammenzubleiben. Nach 14 Tagen drohte ihnen das Wasser auszugehen, daher liefen sie am 8. Juni in den „behouden haven", um sich damit zu versorgen. Am 12. waren sie, nachdem sie damit fertig, wieder „auszen in see" und kreuzten nun ihrer Instruktion gemäß „um die nordt auf 78 a 79 gradt", doch trafen sie noch keine Fischerfahrzeuge an, „da sie nicht, voor dasz johanniszttagh gepassieret ist, aus dasz eysz viel kommen." Am 22. Juni stieß noch ein holländisches Orlogschiff zu ihnen und überlieferte Tamm die Abschrift eines Briefes des Admirals Willem Bastiansen, der das Erscheinen von noch 5—6 Kriegsschiffen in Aussicht stellte. Die nunmehr auf 6 Konvoyer angewachsene Flottille blieb beisammen, und am 26. traf sie auf 78° die angekündigten 5 holländischen, unter dem Befehle von Kapitän Philip Schryver stehenden Orlogschiffe, die besser „gemontiert" waren als die vorigen. Nun tauschten die Kommandeure abermals ihre Ordres aus und Schryver[1]) übernahm den Befehl über die vereinigten 11 Kriegsschiffe. Dieser machte die Meldung, daß 9 Franzosen nach Grönland kommen sollten und übergab auch Tamm einen Brief der Deputierten der holländischen Grönlandfischerei, datiert Amsterdam, Juni 3, des Inhalts, er möge wegen der „Schwierigkeiten von den Franzosen" bei den niederländischen Kriegsschiffen bleiben, um dem mächtigen Feinde, der zu erwarten stehe, Widerstand leisten zu können; die Ausrüstung der 5 Schiffe sei so spät und so geheim geschehen, daß die Generalstaaten nicht mehr die Möglichkeit gehabt hätten, den hamburgischen Rat zu benachrichtigen, doch zweifelten sie nicht, daß die dem „Leopoldus Primus" und dem „Wapen von Hamburg" mitgegebenen

---

[1]) Nicht de Witt (Baasch S. 274).

Verhaltungsmaßregeln dies zu „effectuiren“ zuließen; sie bäten ihn daher, „mit alle intelligentie“ bei ihren Orlogschiffen zu verbleiben und nicht von einander zu „zertheilen oder separieren“; für den Fall aber daß der Feind „branders“ loslasse, solle er „mit das volck von unsere fischereyschiffe persuadieren, mit ihre schluepen allen müglichsten fleisz zu thun, umb dieselbe abzuwähren.“ Die beiden hamburgischen Kriegsschiffe blieben denn auch mit den holländischen zusammen, kreuzten etliche Tage auf 77 ⁰ und kehrten, nachdem sie für kurze Zeit auf 76 und 75 ⁰ „abgesackt“ waren, alsbald wieder auf die Höhe von 77 ⁰ zurück, in der sie vom 10. bis 20. Juli neuen Stils kreuzten. Währenddessen kamen bereits zahlreiche Fischer — holländische und hamburgische — aus dem Eise heraus und gingen „nach die wall [Festland] undt randevousplaetsz.“ Tamm ersuchte deshalb — da seine Instruktion „den rendevous beschirmen und bey gelegenheit den feinden, fals er attaquiret werden solte, allen abbruch thun“ heiße — den holländischen Oberbefehlshaber mehrere Male mündlich und schriftlich, er möge 2 bis 3 von den Kriegsschiffen dorthin beordern. Aber dieser erklärte, seine Macht nicht teilen zu können. Am 12./22. Juli kamen sie „voor die behouden havens“, in dem bereits über 50 Schiffe lagen. Kommandeur Schryver sandte eine Fregatte zu ihnen hinein mit der Aufforderung, zu ihm zu stoßen. Aber diese zogen es vor, gleich nach dem Rendezvous — der Klockbai — zu segeln, wo bereits ebensoviele versammelt waren. Die Kriegsschiffe aber kreuzten nochmals nach Norden auf, bis nach 79½ ⁰. Weiter konnten sie nicht, denn das Eis stand damals schon bis ans Land fest und die Süd- und Magdalenenbai war bereits vollständig vom Eise besetzt. Sie nahmen daher schleunigst ihren Kurs nach Süden und gingen am 17./27. Juli „auff die Nordthuck von dasz voorlandt“ vor Anker. Bei ihnen waren 35 bis 40 aus dem Eise gekommene Schiffe, und in der „Cruys-Bay, die daer ohngefähr an die feste wall“, lag ebenfalls noch eine ganze Anzahl vor Anker. Diese beorderte Kommandeur Schryver durch eine Galliote zu sich, so daß nun einige 70 Fahrzeuge bei den Kriegsschiffen beisammen waren. Jetzt setzten Sturm und widrige

Winde ein und verhinderten ein weiteres Kreuzen. Darum segelten sie am 23. Juli/2. August ab und gelangten zwei Tage später wohlbehalten zum Sammelplatz, der Klockbai, wo sie bereits „ohngefähr 145 à 150 schiffe“ vorfanden. Tags darauf berief Tamm durch das verabredete Signal die hamburgischen Kommandeure an Bord[1]). 47 fanden sich ein, 4 waren, wie die geretteten Mannschaften meldeten, im Eise geblieben, 6 fehlten noch, stießen aber bereits in den nächsten Tagen zu den übrigen. Tamm und Schröder gingen daher an Bord des Kommandanten Schryver, um mit ihm wegen der Heimreise Rücksprache zu nehmen. Daraufhin berief dieser seine Kapitäne zu sich und man einigte sich, auch ferner zusammen zu bleiben und am 16./26. August, „nach hausze zu verziehen.“ Darüber wurde eine „acta“ angefertigt, von sämtlichen Kapitänen unterschrieben und jedem eine Abschrift davon zugestellt[2]). Am 8./18. August fehlten nur noch 5 bis 6 holländische Schiffe. Kommandeur Schryver schickte daher eine Galliote aus, um auf sie kreuzen zu lassen[3]). Am 16./26., als die riesige Flotte — es waren über 200 Fahrzeuge sich eben zum Auslaufen anschickte, kam sie mit zwei holländischen Fischern zurück. Die übrigen waren im Eise geblieben, im ganzen 10 von der holländischen Flotte. Es war die höchste Zeit, daß die Abfahrt erfolgte, „weiln dasz alle tage so viel eysz in die bahia kam, dasz man mit schluepen dasz eysz von die schiffe müste abhalten.“ Die Flotte, die sich unter die Obhut Tamms und Schröders begeben hatte, zählte mehr Schiffe als auf der Hinreise. Abgesehen von einem Archangelfahrer, der eigens nach Spitzbergen gekommen war, um Konvoi zu finden, hatten sich auch 13 bremische Grönlandfahrer der hamburgischen

---

[1]) Tamm hat dafür den seltsamen Ausdruck „habe ich gepascharet“, offenbar eine Mißbildung des holländischen „pitsjaren“ = durch ein Flaggensignal, die „pitsjaarvlag“, an Bord rufen.

[2]) Im St. A. H. nicht vorhanden.

[3]) Das war wegen der Eisverhältnisse nicht ungefährlich. Die Galliote tat es daher auch erst, nachdem Schryver dem Schiffer „versicherung hatte gegeben von 5000 fl. für seine galliott undt ein recompens voor den schiffer undt sein volck“.

Konvoi angeschlossen. Das wurde ihnen nicht umsonst gestattet, sondern Tamm berichtet, daß ihm die „13 Bremers . . . ein schrifft gezeichnet haben von 150 rd convoygeldt zu bezahlen an ew. e. h. u. w. w. herrl. offt [oder] an dero gedeputirten."[1]) Auf der Rückreise spielten heftige Stürme der Flotte übel mit. Trotzdem blieben die Schiffe beisammen und kamen alle am 17. September auf der Elbe an, obwohl ihnen „wohl by 20 fransche capers" aufgelauert hatten. Bereits einen Monat vorher war die neu für Hamburgs Konvoizwecke in Holland angeschaffte Fregatte „Esperanza" von einer langen Kreuzfahrt — 17. Juni bis 18. August[2]) — in der Nordsee auf die Elbe zurückgekehrt, diesmal ohne mit Kapern zusammengestoßen zu sein, während sie bei ihrer Überführung von Holland sich des Angriffs zweier französischer Kaper zu erwehren gehabt, diese aber mit ihren Geschützen tapfer abgewiesen hatte.

1698 nahmen die Grönlandfahrer, obwohl der Friede bereits im Vorjahre wiederhergestellt war, eine Stadtkonvoi[3]). Doch ist Näheres über die Reise nicht bekannt.

1699 bis 1701 nahmen die Grönlandfahrer keine Konvoi in Anspruch. Nach Ausbruch des spanischen Erbfolgekrieges aber mußten sie wieder deren Schutz erbitten. 1702 wurden sie von Kapitän Schröder mit dem „Wapen von Hamburg" abgeholt. 1703 übernahm Kapitän Antonissen mit dem „Leopoldus Primus" das Geleit. Das Schiff war vom April bis Anfang August aus. Dieser frühe Rückkunftstermin läßt darauf schließen, daß die Grönlandfahrer ohne Konvoi heimgekehrt sind. Ein Zusammenwirken der hamburgischen mit der holländischen Konvoi, das auf die Kunde, daß vier Dünkirchener „capitalschiffe"

---

[1]) Eine Vergütung oder Bezahlung für die Benutzung einer fremden Konvoi begegnet sonst nicht häufig. Baasch S. 269 gibt ein Beispiel für 1694; ein weiteres für 1696 wird unten im Abschnitte über Bremen erwähnt werden.

[2]) Über diese Kreuzfahrt liegt das vollständige Journal des Kapitäns Antonissen im St. A. H. vor.

[3]) Baasch S. 407. In diesem Jahre machten die Türken wieder die See unsicher; ebd. S. 34.

nach Grönland gegangen seien, angeregt worden war, hielt der Rat nicht für angebracht.[1])

1704 baten die Grönlandfahrer dringend um Konvoi. Aber obwohl sich die Kommerzdeputierten ihrer lebhaft annahmen und ins Feld führten, daß „von Biscayen sollten woll 15 schiffe abgehen, in see zu kreutzen", wurden sie abgewiesen. Zwar hatte die Kämmerei auf die Nachricht, daß zwei holländische Konvoyen nach Grönland führen, sich schon bereit gezeigt, den erbetenen Schutz zu bewilligen, aber dann auf eine gegenteilige Meldung ihren Entschluß geändert. So berichtet Baasch auf S. 275. Auf S. 37 dagegen teilt er aus sicherer Quelle (Bericht des holländischen Residenten Kuysten) mit, daß die hamburgischen Grönlandfahrer — nur 8 wagten die Reise — mit holländischen Konvoyern nach Holland und von dort mit der Grönlandkonvoi auf den Walfischfang gesegelt seien.

1705 erhielten die Grönlandfahrer eine Privatkonvoi, den „Prophet Daniel" unter Peter Labee[2]). Sie waren mit ihm wenig zufrieden. Obwohl in Spitzbergen bequeme Gelegenheit war, Wasser einzunehmen, ging er — wie die Grönlandreeder später klagten — bis nach Loppen am Nordkap, um sich damit zu versehen[3]). Wahrscheinlich war das die Ursache, daß er zur vorgeschriebenen Zeit und noch darnach nicht am Rendezvous — der Klockbai — zur Stelle war. In dieser Not beschlossen die Kommandeure der dort in der letzten Augustwoche versammelten hamburgischen Grönlandfahrer, sich selbst zu helfen und griffen auf die uralte „Admiralschaft" zurück. Es wurde eine regelrechte Admiralschaft geschlossen und ein sehr interessantes Schriftstück darüber am 24. August, „int schip de walros, darop commendeur Johan Hinrich Voss, in de see fur die klockbay, omtrent 7 miel buiten landt" aufgesetzt. Darin heißt es, sie hätten sich, weil die Konvoi, „alsz capitein Piter Labee, nicht

---

[1]) Baasch S. 274. Über das Zustandekommen der Konvoi vgl. ebd. S. 37.

[2]) So der Name u. a. auch in dem bei Baasch S. 470 f. abgedruckten Konvoyierungsvertrag, S. 408 aber Dirk Laber.

[3]) Baasch S. 325.

fürhanden oder zu finden"... mit commandeur Johan Hinrich Voss und vicecommandeur Lorens Pietersen Haen von unszere flotte[1]) ... veraccordiret", ihre schiffe „zu confoyren von hier ausz Gronlandt nacher Hamburg." Dafür gelobten sie, für jedes Schiff 153 ℳ lübisch unweigerlich nach glücklicher Ankunft in Hamburg zu bezahlen, vorausgesetzt, daß sie nicht noch „bisz umb die nordt oder norden dasz landt von Statt" auf Peter Labee gestoßen seien. Doch sollten auch in diesem Falle für die aufgewendete Mühe 30 ℳ lübisch von jedem Schiffe erlegt werden. Für den Fall aber, daß sie von Feinden angegriffen würden, solle die ganze Flotte, einer dem andern, tüchtig beistehen; und damit das „desto hertzhaffter" geschehe, solle jeder, der irgendwie verwundet werde oder sonst dabei zu schaden komme, von der ganzen Flotte „curiret und versetzet werden[2]), so viel als in Hollandt oder Amsterdam eine jede persohn für ein jedes glied, welches er verlohren nach advenant sol bezahlet werden." Die Reise solle erfolgen unter Beobachtueng der „seyn brieffen von capitein Pieter Labee gegeben[3]), die sie für gut befänden und Artikel für Artikel zu erfüllen willens seien. 20 Kommandeure — die beiden Befehlshaber inbegriffen — hatten am 24. August unterschrieben, ein 21 ter dann noch am 28 ten. Sie müssen jedoch unterwegs Peter Labee getroffen haben, denn unter den Schiffen, die mit diesem am 20. September auf der Elbe ankamen, befanden sich 16 der im Vertrage genannten, darunter auch das von Johan Hinrich Voß befehligte, „das Walroß". Die übrigen gelangten am 28. September wieder auf die Elbe. Keins dieser Schiffe war an Kaper verloren gegangen, wohl aber zwei andere, die mit 7 bzw. 2½ Fischen vor der Elbe genommen wurden.

---

[1]) Dieses wichtige Schreiben hätte weiteres Material für Baaschs Bemerkungen über die Admiralschaft und die Vizekommandeure geliefert; vgl. auch den gleich zu erwähnenden Brief vom 20. Mai 1710.

[2]) Es entsprach dies dem Artikel 11 des „Grönländischen Rechts", worüber oben ausführlich gehandelt ist.

[3]) Leider nicht bei den Akten.

1706 erhielten die Grönlandfahrer wieder eine Stadtkonvoi — die letzte — und zwar das „Wapen von Hamburg“ unter Kapitän P. Schröder. Die Bürgerschaft war ihnen diesmal entgegengekommen und hatte ein Grabengeld für sie bewilligt; immerhin aber mußten sie noch 8 Taler Fischgeld bezahlen[1]).

1707 wurde die Gewährung eines Grabengeldes abgelehnt, und so kam eine Konvoi nicht zustande, ebenso 1708; 1709 bis 1713 erhielten die Grönlandfahrer die Fregatte „Esperanza“[2]).

Näheres ist nur über die Konvoi des Jahres 1710 bekannt. Am 26. April verließ die „Esperanza“ unter Kapitän Joachim Pondorp mit einer gemischten Flotte die Elbe. Am 5. Mai, auf 57° 55', trennten sich die Hitlandfahrer von ihm, am nächsten Tage ein weiteres hamburgisches und ein holländisches Schiff, deren Bestimmung nicht angegeben ist. Außer den Grönlandfahrern waren nun noch die Archangelfahrer bei ihm. Auf 60½° berief er, „weillen es moye weter wahr und der windt ausz der züetkandt wehete“, sämtliche Schiffer zu sich und überreichte dem Grönlandfahrer „Lorenszen den Haan, so zum vietscommand. gemacht, die beschloszene order“ mit dem Bedeuten, sie zur rechten Zeit den Grönland- und Archangelfahrern bekannt zu machen. Bis 63° blieb er noch bei der Flotte, dann segelte er wieder zurück[3]). Die Begleitung der heimkehrenden Grönlandfahrer war ihm ebenfalls anvertraut worden, doch konnte er seine Aufgabe nicht erfüllen. Er ging am 1. August zusammen mit Kapitän Schröder, der die Archangelfahrer geleitete, in See, verließ ihn am 22. August auf 64° und ersah nun aus der ihm von Schröder übermittelten Ordre, daß Rendezvous der „Behalten Hafen“ in Spitzbergen sein sollte. Widrige Winde hinderten ihn lange, seinem Ziele näher zu kommen. Am 31. August erreichte er 77° 38' Breite und 27° 23' Länge und kam dem Behouden Hafen bis auf 13 Minuten N. N. O. schätzungsweise nahe. Er konnte aber wegen gefährlichen Eis-

1) Baasch S. 126.
2) Ebd. S. 407 f.
3) Brief Pondorps vom 20. Mai an den Rat; St. A. II.

ganges nicht dorthin gelangen und tat daher „differente canonschüsze, umb bekendt zu machen, dasz wir da wahren.“ Weil er aber von den Grönlandfahrern nichts „verspühret“, nahm er an, „dasz sie schon verzogen wahren“. Er segelte daher schleunigst zurück, um so mehr, da er wegen Wassermangels einen Hafen anlaufen mußte. Am 13. September kam er „in Norwegen genandt in den Kringelhafen, 3 meilen bey süeden Bergen, glücklich binnen zum ancker[1]).

1713 fand die letzte Konvoyierung der Grönlandfahrer statt. Nachher haben sie Konvoi weder erbeten noch erhalten[2]).

---

[1]) Bericht an den Rat vom 13. Sept.; St. A. H.

[2]) Baasch S. 127.

IV.

Die Grönlandreedereien.

Über die Reedereien, die sich mit der Grönlandfahrt befaßten, ist leider sehr wenig bekannt. In den ersten 10 Jahren ihres Bestehens, 1644—1653, war — wie oben bereits dargelegt — die Grönlandfahrt nur der „Societas Groenlandiae“ gestattet. Von 1654 an aber hatte jedermann, der überhaupt Schiffahrt treiben durfte, das Recht, sich ihr zu widmen. Eine „Grönländische Kompagnie“ oder „Grönländische Gesellschaft“, die für gemeinsame Rechnung oder auch nur nach bestimmten Satzungen das Gewerbe ausübte, hat es nicht gegeben[1]). Jedes Grönlandfahrzeug bildete vielmehr, sofern es nicht einem einzigen Reeder gehörte, eine grönländische Kompagnie für sich. Sie setzte sich aus den Parteninhabern des Schiffes zusammen und bestand deshalb bald aus einer größeren, bald aus einer kleineren Anzahl von Interessenten. Hierüber liegen nur äußerst dürftige Nachrichten vor. Die Namen der an der Spitze einer jeden Reederkompagnie stehenden Direktoren sind allerdings dank den Listen seit 1669 auf uns gekommen. Aber von den anderen Interessenten, sowie von der Größe der Anteile, die Direktoren und gewöhnliche Parteninhaber hatten, verlautet nur selten etwas. Ebensowenig darüber, ob ein Schiff mehr hamburgische oder altonaische Interessenten hatte. Gerade in diesem Punkte wäre aber eine genauere Kenntnis äußerst erwünscht, da besonders — worauf oben bereits mehrfach hingewiesen wurde — die sehr

---

[1]) Wenn es in einem Schriftstück vom 20. März 1678 heißt „deputirte der groenlandischen compagnie“, so will das nichts weiter besagen als „Deputierte der Grönlandinteressenten“.

zahlreich an der Grönlandfahrt teilnehmenden Mennoniten zum großen, wenn nicht gar zum überwiegenden Teile, in den ersten Jahrzehnten der Grönlandfahrt (also in den vier letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts) in Altona wohnten und erst nach und nach ihren Wohnsitz nach Hamburg verlegten. Der mannigfachen Schwierigkeiten, die sich daraus ergaben, ist bereits bei Besprechung der dänischen Machenschaften in den 90er Jahren des 17. Jahrhunderts sowie anläßlich der Erörterung über die Ausrüstung der Grönlandfahrer gedacht und ein besonders krasser und lehrreicher Fall aus dem Jahre 1730 dabei ausführlich behandelt worden. Damals hatten die hamburgischen Grönlandfahrer gelobt, sich von ihren altonaischen Mitreedern zu trennen, und es liegt kein Grund vor, daran zu zweifeln, daß sie diesem Versprechen nachgekommen sind. Im Jahre 1781 — dem ersten und einzigen, für das genauere Nachrichten über die Grönlandreedereien vorliegen — werden bei 20 Schiffen[1]) nur zweimal Altonaer als Mitreeder genannt, und zwar mit den geringen Anteilen von $^3/_{16}$ bzw. $^1/_{16}$. Sonst werden als Nichthamburger angeführt ein Lübecker mit $^1/_7$, ein anderer mit $^1/_{16}$ bzw. $^2/_{24}$ und der Kriegsrat Abraham Gansauge in Schönebeck mit $^1/_{24}$; $^1/_7$ lübeckischer und $^1/_{16}$ altonaischer Anteil sind auch für 1782 festzustellen, für 1789: $^2/_{16}$ für Altonaer und $^2/_{16}$ für einen gewissen Johann Heinrich Liepe zu Brandenburg; für 1750—1762: $^1/_4$ für Pieter Payt & Sohn in Zaandam.

Von den genannten 20 Schiffen des Jahres 1781 gehörten 7 nur je einem einzigen Reeder, nämlich 4 von je 150 Last dem Mennoniten Berend Roosen, und 3 — von 55, 60, 140 Last — Johann Mohrmann. Ein anderes von 100 Last war alleiniges Eigentum zweier Brüder, Matthias und Thomas Breese.

Das Besitzrecht an den übrigen 12 war in der auch bei anderen Schiffen üblichen Weise in Anteile von $^1/_{32}$, $^1/_{24}$, $^1/_{16}$, $^1/_8$, $^1/_7$, $^1/_6$ und ihren Mehrheiten zersplittert. Die Inter-

---

[1]) Die ganze Flotte zählte damals 24 (23 Grönland- und 1 Straßedavisfahrer). Die Angaben über die Parten sind den für dieses Jahr erhaltenen Paßbüchern entnommen.

essenten waren wohl keineswegs alle Kaufleute, und man wird in der Annahme nicht fehl gehen, daß Glieder des Mittelstandes, die heute ihr Geld in Börsenpapieren nutzbringend zu verwerten suchen, damals grönländische Schiffsparten nahmen.

Von den hamburgischen Partenbesitzern dieser 12 Schiffe des Jahres 1781 waren beteiligt

Jakob Elderts Ackermann	an	1	Schiffe(n)
Ulrich Ackermann*[1])	„	3	„
Diederich von Ahn	„	1	„
Albert Anckelmann* Erben	„	1	„
Joh. Garlieb von Axen	„	1	„
Georg Gottlob Baetke	„	2	„
Heinrich Baltus Erben	„	1	„
Jakob Baltus	„	4	„
Gerrit Beets*	„	1	„
Peter und Alexander Boué	„	1	„
Jakob Jürgen Brandt	„	1	„
Heinrich u. Johann Martin Brauer	„	1	„
Justizrat Braunsdorf	„	1	„
Matthias Breese*	„	3	„
Thomas Breese*	„	3	„
Georg Heinrich Büsch	„	1	„
Senator Hieronymus Burmesters* Ww.	„	1	„
Konferenzrat von Cossel	„	1	„
Pieter Claesen	„	1	„
Hinrich Gottlieb Dietz	„	4	„
David Doormann sen. Ww.	„	2	„
David Doormann jun.	„	2	„
Bürgermeister Franz Doormann	„	3	„
Franz Doormann jun.	„	1	„
Senator Martin Dorner	„	1	„
Giesbert Elking*	„	5	„
Andreas Michael Engel (Andreas Sohn) Ww.	„	3	„

[1]) Über die mit einem * versehenen Reeder ist unten Näheres bemerkt.

Senator Hans Jakob Faber	an	1	Schiff(en)
Paul Faber Ww.	„	1	„
Otto Christian Gaedechens	„	1	„
Peter Glashoff	„	1	„
Joh. Hinr. Gossler	„	1	„
Jak. Govers	„	1	„
Joachim Matthias Hasse	„	2	„
Jak. Heinr. und Joh. Michael Hudtwalcker*	„	2	„
Gerhard Iben	„	2	„
Joh. Rudolf Iven	„	1	„
Joh. Nikol. Kahrs	„	3	„
Joh. Keetmann	„	2	„
Joh. Konr. Klincke	„	1	„
Paul Kramers Ww.	„	1	„
Andreas Krogmann[1]	„	1	„
Jak. Herm. Kruse	„	1	„
Senator Johann Luis	„	2	„
Hans Matthias Maß Ww.	„	3	„
Joh. Wilh. Meyer	„	1	„
Ulrich Moller	„	1	„
Jan Gregorius Mumssen	„	2	„
Hans Münster*	„	1	„
Markus Oldenburg	„	1	„
Konr. Dietr. Paulsen	„	1	„
Georg Friedr. Pauly	„	2	„
Philip Martin Persent[2]	„	1	„
Joh. Philip Plitt	„	1	„
Joh. Poppe	„	1	„
Hermann Christian Printz Erben	„	2	„
Johann Wolfgang Reiße	„	1	„
Joach. Christoph Rodatz	„	1	„
Berend Roosen*	„	1	„
Berend Roosen Hermanns Sohn	„	1	„

[1]) Bereits 1737 als Direktor eines Schiffes genannt.

[2]) Ein Johann Persent wird bereits 1715—23 als Direktor eines Schiffes genannt.

Dav. Hinr. Rowohl*	an 5 Schiff(en)
Daniel Gotthard Schmidt* Ww.	„ 1 „
Jak. Theunis Schmidt	„ 2 „
Nikol. Adolf Schmidt	„ 1 „
Joh. Schuback*	„ 2 „
Christian Schütt Ww.	„ 1 „
Aug. Wilh. Schwalbe Ww.	„ 1 „
Aug. Gottfr. Schwalbe Ww.	„ 1 „
Peter Siemsen	„ 2 „
Romke van der Smissen*	„ 3 „
Joh. Martin Stoppel	„ 1 „
Joh. Jak. Suck	„ 1 „
Ulrich Jak. Süberkrup	„ 2 „
Joh. Friedr. Tönnies*	„ 3 „
Abraham Willinck*	„ 1 „
Schiffer[1]) Jahn Witt	„ 1 „
Joh. Wybrandt	„ 1 „

Diese Partenverhältnisse erfuhren, solange die Schiffe in der Fahrt blieben, kaum eine Veränderung, durch Verkauf selten, am häufigsten durch Todesfälle. Doch dann blieben die Anteile in der Familie, spalteten sich höchstens bei einer größeren Anzahl von Erben in noch kleinere Parten. So erbte sich der Besitz und das Interesse von Geschlecht zu Geschlecht fort. Einige Familien sind fast für die ganze Zeit des Bestehens der Fahrt als Interessenten nachweisbar, und zwar ausschließlich mennonitische Familien, auf deren gar nicht hoch genug einzuschätzende Bedeutung bereits oben mit allem Nachdruck hingewiesen worden ist.

Als erster mennonitischer Reeder erscheint Paul Jansen Schomacker. Bereits 1654 schickte er 2 Grönlandfahrer aus, im Jahre 1669, in dem die Liste beginnt, 3. Bis 1702 erscheint der Name unter den Grönlandreedereien. In diesen 42 Jahren von 1669—1702 rüstete er 74 Schiffe aus.

---

[1]) Er war der Kommandeur des Schiffes. Es ist dies der einzige Fall für eine Beteiligung des Schiffers im Jahre 1781.

Wichtiger noch war Hermann G. Backer und seine Familie. Unter ihrem Namen gingen von 1669—1706 im ganzen 173, also durchschnittlich etwa 5 Schiffe aus.

Bei weitem der bedeutendste Grönlandreeder des 17. und der ersten Jahrzehnte des 18. Jh. waren die Mitglieder der Familie De Vlieger mit denen die Familien Pender und Roosen im 17. Jh. zusammenwirkten. Unter dem Namen De Vlieger werden in der Liste für die Jahre 1669—1730 angeführt 328 Schiffe, also während 61 Jahre durchschnittlich über 5; in den ersten beiden Jahrzehnten 1669—1688 sogar durchschnittlich etwa 8!

Als die Reederei der De Vliegers im Abnehmen begriffen war, schlossen sich zwei andere mennonitische Familien, die Roosens und die Kramers, eng zusammen. Bereits 1669 wird Gerrit Roosen in einem Schriftstück als grönländischer Reeder genannt, und wenn auch ein Roosen lange Zeit nicht als Direktor in der Liste erscheint, so muß der Anteil der Familie an der Grönlandreederei doch stets ein recht bedeutender gewesen sein[1]). Ein Kramer wird zuerst 1682 als Direktor in der Liste geführt. Die beiden Namen sind mit der hamburgischen Grönlandfahrt untrennbar verknüpft. Noch 1818 gehört ein Grönlandfahrer Mitgliedern der Familien Roosen und Kramer, die ja, seitdem Berend Roosen Gerrits eine Kramer geheiratet hatte, zu einer einzigen verschmolzen waren. Es ist daher das beste, den Anteil dieser Familie an der Grönlandfahrt zusammenzufassen. Dann ergibt sich. Es sandten aus:

Lorenz Kramer	1682—1715:	80 Schiffe
Lukas Kramer	1705—1719:	42 „
Lukas Kramers Ww.	1720—1735:	52 „
Lukas Kramers Ww. und Beerend Roosen	1736—1758:	79 „
Beerend Roosen	1759—1788:	136 „
Beerend Roosens Erben	1789—1801:	19 „

[1]) Darauf deutet wohl auch hin, daß in diesem Schriftstück (einer Bittschrift der Grönlandfahrer, die oben ausführlich besprochen ist) der Name Roosen vornan steht: „Gerrit Roosen, Carel de Vligher, Hindrich Pender u. consorten“.

Pieter Kramer	1727—1759:	72 Schiffe
Pieter Kramer & Sohn	1760—1780:	16 „
Pieter Kramers Ww. und Beerend Roosen	1781—1791:	14 „
	in 120 Jahren	554 „

also durchschnittlich nicht ganz 5 Schiffe

Besonders hervorzuheben ist noch, daß die meisten der von Beerend Roosen ausgerüsteten Schiffe ihm allein — bzw. ihm und seiner Schwiegermutter, der verwitweten Lukas Kramer — gehörten und daß diese fast sämtlich auf seiner eigenen, am Reiherstieg (also im Hannöverschen) gelegenen Werft erbaut worden waren. Er baute nur große Fahrzeuge von 150 Last und schickte diese ausschließlich auf den Walfischfang nach Grönland und auch nach der Straße Davis, wo er zuletzt allein die Hamburger Flagge zeigen ließ.

Eng mit diesem Kreise verbunden war auch die Familie De Jager, die ebenfalls fast während der ganzen Dauer der hamburgischen Grönlandfahrt an dieser interessiert war, wenn ihr Name auch nicht häufig (1670—1680, 1667—1672, 1791 bis 1801, 1807) unter den Direktoren zu finden ist.

Eine größere Rolle spielte die ebenfalls mennonitische Familie Govers (oder Goverts), die ein Jahrhundert hindurch (1669 bis 1767) Direktoren und noch länger Mitreeder für grönländische Kompagnien gestellt hat. Die Zahl der von ihren Mitgliedern ausgerüsteten Schiffe betrug 176.

Fast dieselbe Zahl — nämlich 170 — ließ die mennonitische Familie Munster ausgehen, und zwar in den Jahren 1681 bis 1778. Daß die ersten Ausrüstungen in Altona, im Gegensatze zur hamburgischen Grönlandfahrt, erfolgten, tut bei dieser zusammenfassenden Betrachtung nichts zur Sache.

Dasselbe ist zu sagen von der für die Grönlandfahrt äußerst wichtigen Familie der Beets, die 1691 in Altona begann, aber bald[1]) nach Hamburg übersiedelte. Der erste Grönlandreeder

[1]) Als im Frühjahr 1696 den Hamburger Rat die „hiesige committirte von denen gesampten interessenten der groenlandischen fischerey“ um Bestätigung der 1677 gedruckten holländi-

dieser Familie war Jan Beets. Nach seinem Tode (1713) wurde die Reederei von seiner Witwe, nach deren Ableben (1729) von den Söhnen Pieter und Gerrit Beets bis 1780 fortgeführt. In den 90 Jahren von 1691 bis 1780 gingen unter der Direktion Beets 358 Schiffe, also durchschnittlich 4, auf die Grönlandfahrt.

Sehr lange Zeit an der Grönlandfahrt interessiert war auch die mennonitische Familie van der Smissen. Ein Mitglied dieser Familie hatte sowohl in Glückstadt als auch in Altona zuerst eine Grönlandkompagnie begründen helfen, ohne jedoch selbst als Direktor zu wirken. Auch nach der Übersiedlung nach Hamburg übernahm selten ein van der Smissen die Geschäftsführung einer Kompagnie (1749—1757, 1788—1790). Doch darf darum der Anteil, den die Familie länger als ein Jahrhundert an diesem Geschäftszweige nahm, keineswegs gering angeschlagen werden.

Erst im 18. Jahrhundert wanderte in Hamburg die mennonitische Familie Willinck ein. Auch sie wandte sich der Grönlandfahrt zu und nahm jahrelang eine achtunggebietende Stellung in diesem Betriebe ein. Genau 4 Jahrzehnte hindurch, 1748—1787, erscheint ihr Name unter den grönländischen Direktoren, und zwar für 132 Schiffe, so daß sich ein jährlicher Durchschnitt von 3 Ausrüstungen ergibt.

Von sonstigen mennonitischen Reedern wäre vielleicht noch Giesbert Elking zu erwähnen, der in den Jahren zwischen 1787 und 1801 als Direktor genannt wird.

Unter den nichtmennonitischen, Grönlandfahrt treibenden Familien kann, was die Zeitdauer — nicht auch ihre Bedeutung dafür — anlangt, höchstens die Familie Burmester mit jenen verglichen werden. 1673—1675, 1678, 1695—1706, 1716—1734 rüsteten Direktoren dieses Namens insgesamt 103 Schiffe aus. Als Inhaberin eines Schiffsanteiles aber wird noch 1781 Senator Hieronymus Burmesters Witwe erwähnt.

Ein gutes halbes Jahrhundert, 1670—1721, rüstete Johann Wreede Schiffe aus, im ganzen 163, also durchschnittlich 3.

schen Bestimmungen über das „Grönländische Recht" baten, befand sich Jan Beets bereits unter diesen.

Sonst wären zu nennen

Jan Jansen Rubke 1669—1682, 1691, 1695—1712	61 Schiffe
Georg u. Heinr. Jenckel 1673—1685, 1714, 1722—1755	58 „
Joachim Jarchau 1670—1687, 1703—1709	51 „
Cordt Jastram 1673—1686	31 „
Jan & Jaques de Ruyscher 1674—1696	45 „
Ammon Andresen 1675—1696	82 „
Hieronymus de Drusina 1685—1701	24 „
Johan Heinrich Guel 1692—1703, 1710—1740	74 „
Peter (seit 1708 Cornelis) Lorenz 1693—1720	44 „
Andreas Worms 1694—1727	67 „
Heinrich (seit 1720 Heinr. & Philip) Otto 1696, 1711—1773	84 „
Arend Biljet 1713—1731	53 „
{ Albert Bruns 1714—1741	78 „
{ Bruns & Becker 1749—1764	34 „
{ Jakob Becker 1750—1773	40 „
J. A. Anckelmann[1]) 1715—1740	28 „
Rudolf Amsinck 1718—1746	52 „
Peter Möller 1719—1736	47 „
Joachim Barents 1723—1743	35 „
Heinrich Borgeest[2]) 1737—1766	72 „
Martin Hulle 1741—1766	72 „
Luttmann[3]) 1748—1773	45 „
Heinr. Aug. Philipsen 1750—1771	26 „
Daniel Gotthard Schmidt 1754—1794	67 „
Nikolaus Schuback 1759—1775	46 „
Peter Witt 1757—1780	90 „
Ulrich Ackermann 1758, 1767—1795	30 „

Zu erwähnen ist für diese Zeit auch der Name Hudtwalkker, der uns bereits früher begegnet ist. Jak. Heinr. H. wird 1749—1751, Joh. Michael H. 1791—1794 als Direktor genannt,

---

[1]) 1781 besitzen dessen Erben noch einen Anteil an einem Grönlandfahrer.

[2]) Seit 1740 Borgeest und Beeseler, seit 1760 Borgeest und Luders.

[3]) 1755—65 Luttmann u. Sprinck.

beide werden 1781 und 1789 als Beisitzer von grönländischen Schiffsparten erwähnt.

Mehr Bedeutung haben die folgenden Reedereien:

Michael (später David Heinrich) Rowohl. Sie rüstete in den 34 Jahren von 1767 bis 1801 177 Schiffe aus, also durchschnittlich 5. 1803 gingen 4 Schiffe für sie aus.

Matthias und Thomas Breese sandten in den 25 Jahren von 1774—1799 80 Schiffe aus, also durchschnittlich 3. Ihr Erbe trat Peter Kähle an, der noch 1818 ein Schiff in der Fahrt hatte.

Johann Mohrmann ließ 1781—1793 durchschnittlich 2, zusammen 26 Schiffe ausgehen. Die Schiffe — 1785 waren es 3 — gehörten nur ihm allein.

Johann Abraham Wiedemann rüstete 1784—1801 zusammen 76, also durchschnittlich reichlich 4 Schiffe aus. 1818 besaß er noch mit Mohrmann gemeinschaftlich 4, allein 1 Grönlandfahrer.

Die Gebrüder Tönnies ließen von 1771 bis 1801 64 Grönlandfahrer ausgehen. 1818 wird noch bei zweien der Name Tönnies genannt.

Über die Geschäftsgepflogenheiten der Reedereien, die Art der Abrechnung usw. liegt auch nicht die geringste Nachricht vor. Alles, was wir wissen, ist, daß der Verkauf des gewonnenen Trans und Fischbeins — ob auch der Robbenfelle ist fraglich — nicht für gemeinsame Rechnung erfolgte, sondern jeder Partenbesitzer erhielt entsprechend seinem Anteile so und so viele Tonnen Tran und Pfunde Fischbein, und es war nun seine Sache, sie so nutzbringend wie möglich abzusetzen. Auch hierüber wissen wir geradezu nichts. Bekannt ist nur, daß eine Zeitlang wie in Holland, so auch in Hamburg für Tran und Fischbein ein Prämienhandel[1]) im Schwunge war, der für die Beteiligten — je nachdem — sehr gewinnreich war oder auch außerordentliche Verluste eintragen konnte. Doch hielten sich die Reeder von dieser Spekulation wohl meist fern und überließen sie lieber den großen Aufkäufern, die an der Grönlandfahrt selbst nicht beteiligt waren.

[1]) Hierüber vgl. Klefeker VII, S. 50 ff.

V.

Kommandeure und Besatzungen der hamburgischen Grönlandschiffe.

Über die Bemannung der Grönlandschiffe ist bereits im allgemeinen Teile so ausführlich gehandelt worden, daß hier nur wenig nachzuholen ist. Es ist noch nötig, ein Wort über die Kommandeure zu sagen und der Schwierigkeiten zu gedenken, die sich in einigen Jahren der Anwerbung des Schiffsvolkes entgegenstellten.

Was zunächst den ersten Punkt anlangt, so sei nochmals auf den Hauptunterschied zwischen den Befehlshabern gewöhnlicher Schiffe und der grönländischen Fahrzeuge hingewiesen. Jene mußten unbedingt hamburgische Bürger sein, diese nicht. Sie nahmen durchaus eine Sonderstellung ein, die auch auf den Schiffspapieren deutlich zutage trat. Sie wurden darin nie Schiffer, sondern stets Kommandeur — in lateinisch ausgefertigten „praefectus" — genannt. In Kriegszeiten konnte das jedoch verhängnisvoll werden, und darum machte der Rat in solchen Jahren zur Bedingung, daß auch die Kommandeure in ein Pflichtverhältnis zur Stadt gebracht wurden. In der frühesten Zeit mußten diese das Bürgerrecht erwerben und die Verpflichtung übernehmen, 10 Jahre mit ihrer Familie in der Stadt zu wohnen. Für die Erfüllung der ihnen daraus erwachsenden Verbindlichkeiten mußten die betreffenden Reeder Bürgschaft leisten, und zwar für jeden 200 Taler. Aus dem Jahre 1666 ist eine derartige Verschreibung einiger Grönlandreeder erhalten[1]). Diese

[1]) Gedruckt bei Hitzigrath S. 44 f.

Abmachungen erfolgten jedoch nur, um gegenüber den krieg-führenden Mächten eine Deckung zu haben. Auf ihre Beobachtung wurde mitnichten gedrungen, denn sonst hätten die Grönlandreeder keine Kommandeure bekommen. Vielmehr „entließ" der Rat die Leute ihrer Bürgerschaft[1]), die also tatsächlich gänzlich frei blieben und nur bei einer sehr drohenden politischen Lage auf dem Papier „Bürger" werden mußten. Während z. B., wie erwähnt, 1666 anläßlich des englisch-holländischen Krieges dies für erforderlich gehalten wurde, war davon 1672, beim erneuten Ausbruch des Kampfes keine Rede; wurde doch am 16. April dieses Jahres in der Ratsversammlung gewünscht, „dasz in den certificationen, so nach Grünlandt fahren, die commandeurs sollen genannt werden, wie sie heiszen und wo sie wohnen und sich aufhalten, damit man wiszen könne, dasz, ob sie schon keine hiesige bürger, dennoch nicht unfreye leute seyn."[2]. Daher ist es auch erklärlich, daß Klefeker[3]) etwa ein Jahrhundert später schreiben konnte: „Bis im Jahr 1744, als zwischen Engelland und Frankreich der Krieg declariret ward, sind diese Leute auf keine Weise der Stadt pflichtig gemacht worden: wannenhero es in den gewöhnlichen Seepässen schlechterdins hiesse: „Das Schiff N. N., welches N. N. als Commandeur auf den Wallfisch- und Robbenfang führet." In diesem Jahre aber beschloß der Rat, um unangenehmen Möglichkeiten vorzubeugen, daß auch die grönländischen Kommandeure zur Stadt in ein Verhältnis treten müßten, das sie „zur Protektion qualificiren" könne. Sie wurden fortan „gegen angelobte Treu in Handschlag und Schutz genommen" und in den Pässen „dieser Stadt Einwohner und Unterthanen" genannt.

Die Kommandeure taten nicht selten länger als ein Menschenalter hindurch als solche Dienst. Wie bereits im vorangegangenen Abschnitte bemerkt, liegen für 20 der im Jahre 1781 ausgesegelten Grönlandfahrer genaue Nachrichten vor. In die-

---

[1]) Ebd. S. 30.
[2]) St. A. H.
[3]) VII, S. 82 f.

sem Jahre wurden Kriegspässe ausgestellt, und der Rat beschloß, daß diese auch Schutzverwandten erteilt werden könnten, „wenn sonst der Schiffer nicht Bürger werden wolle, als welches ihm doch immer anzurathen seyn wird.“ Er ordnete weiter an, daß der Schutzschein vorgelegt werde und daß, falls jemand noch keinen hätte, die Kanzlei davon der Wedde Mitteilung zu machen habe; ein Paß dürfe diesem nicht eher ausgefertigt werden, als bis er sich „auf eine oder ander Weise in den hiesigen nexum begeben“ habe. Diesem Umstande verdanken wir es, daß wir von den meisten Kommandeuren dieses Jahres wissen, wann sie zum Schutzverwandten angenommen wurden.

Bereits 1752 hatten ihren Schutzbrief empfangen Wilhelm Hendricks und Steffen Jansen, 1756 Geerd Eysen. Alle drei standen im Dienste Beerend Roosens. Hendricks führte den „König Salomon“, ununterbrochen von 1754—1784.

1759 hatte seinen Schutzzettel empfangen Obbe Edtkes. Er befehligte von 1759—1783 die ebenfalls Beerend Roosen (und Pieter Kramers Ww.) gehörige „Concordia“.

Seit 1763 war Schutzverwandter Michel Michels. Er führte von 1763—1783 für verschiedene Reedereien das Schiff „Johannes“.

1764 empfing seinen Schutzbrief Gerrit Janssen. Er befehligte von 1765—1791 ein und dasselbe Schiff „de hoopende Visser“, das auf Rechnung der Familien Kramer und Roosen fuhr.

1766 wurde Schutzverwandter Hans Hansen Teunis (Tönies). Während der langen Zeit von 1751—1799 wurde die für verschiedene Reedereien fahrende „Anna Maria“ von einem Kommandeur dieses Namens befehligt. Wahrscheinlich hat von 1751—1763 der Vater, von 1764—1799 der Sohn das Schiff geführt.

Hervorzuheben ist aber, daß von den Kommandeuren der 20 Schiffe des Jahres 1781 bereits sechs hamburgische Bürger waren und 1782 noch ein siebenter genannt wird. Es sind dies: Jan Witt, dem wir bereits vorher als Partner (des von ihm geführten Schiffes) begegnet sind, Johann Heinrich Grube (Gruve),

Heinrich August Hasselmann, Joachim Heinrich Vollbrecht Hasselmann, Johan Adrian Breet, Severin Andreesen und Claas Janssen Ney.

1782 wurden abermals Kriegspässe ausgestellt, dann wieder 1789, und von 1792 an Jahr für Jahr. Damals traf der Rat die Anordnung, daß nur geborene Hamburger oder solche, die vor dem 1. November 1792 sich der Stadt mit Pflichten verwandt gemacht hätten, Schiffe unter hamburgischer Flagge führen dürften. Da der Krieg kein Ende nahm, kamen die Hamburger bald in Verlegenheit, wo sie tüchtige Schiffer hernehmen sollten[1]). Ob die Grönlandfahrer hierunter besonders gelitten haben, ist jedoch nicht zu ersehen.

Wohl aber machte die Beschaffung der Schiffsbesatzungen in allen Kriegsjahren die allergrößten Schwierigkeiten, und einige Male schien es bereits, als ob die Fahrt aus diesem Grunde unterbleiben solle.

Die Schwierigkeiten rührten allemal daher, daß den Inselfriesen, ohne die Hamburgs wie auch Hollands Grönlandfahrt nicht möglich war, verboten wurde, Schiffsdienste zu nehmen. Bereits 1642 und 1643, als Hamburg noch nicht an der Grönlandfahrt teilnahm, erging — wenigstens für Sylt — ein solches Verbot. Dreißig Jahre später untersagte dann erst der König von Dänemark, darauf der Herzog von Schleswig-Holstein-Gottorp den Syltern und Föhringern die Ausfahrt, der eine um für seine Flotte, der andere, um für sein Heer Mannschaften zu erhalten. Aber von beiden Forderungen kauften sie sich los, und lange Zeit war davon nicht mehr die Rede[2]). Dänische Untertanen nahmen alljährlich in sehr großer Zahl in Hamburg Schiffsdienste, ohne daß ihnen bzw. den Reedern irgendwelche Schwierigkeiten in den Weg gelegt wurden. Erst 1754 erließ der dänische König einen Befehl, daß keiner seiner Untertanen ohne Attest angenommen werden solle. Im ersten Jahre stellte

[1]) Baasch Quellen S. 41 ff.

[2]) Vgl. hierüber das oben im Abschnitt über die Inselfriesen Gesagte.

sich die rechtzeitige Beschaffung dieser Papiere als unmöglich heraus. Der dänische Geschäftsträger, der Minister von John, erlaubte daher zunächst, daß von der Erfüllung dieser Vorschrift vorläufig noch Abstand genommen werden dürfe. 1761 aber beschwerte er sich darüber, daß besonders auf hamburgischen Grönlandfahrern viele dänische Matrosen „enrolliret" und zur Schiffahrt gebraucht würden, ohne von ihm Pässe zu nehmen[1]). Der Rat zeigte dies am 21. April den Kommerzdeputierten mit dem Bemerken an, der Wasserschout[2]) pflege sich dabei sehr vorsichtig zu bezeigen, die Unterlassung müsse also „privative von einigen Kaufleuten, um einige Kosten zu menagieren, geschehen." Daraus könnten Weitläufigkeiten mit dem dänischen Hofe entstehen, weshalb sie den Ehrbaren Kaufmann zur genauen Befolgung der Vorschrift ermahnen möchten. Das geschah. Am 20. Oktober erklärten aber die „Deputierte der Grönländischen Fahrt" — Pieter Kramer & Sohn und Beerend Roosen — den Kommerzdeputierten, seit zwei Jahren sei es den Interessenten schwer gefallen, das Schiffsvolk zusammenzubringen, und auch jetzt sei wegen der noch fortdauernden Kriegsunruhen Mangel an tüchtigen Matrosen vorhanden; die Verpflichtung der Seeleute, den Erlaubnisschein zu holen, erschwere noch das Anwerben, „da nemlich der Matrose erstlich mit dem Rheder einig seyn musz, bevor er den Namen des Schiffes angeben kann, dieser sich oft im Hingehen zur Holung des Scheines bedencket und nicht wiederkommt, wohl gar von einem zum andern läuft, um die Gage zu steigern." Daher möge durch Vermittelung des Rats den grönländischen Direktoren vom dänischen Gesandten die

---

[1]) Näheres für 1761/62 bei Baasch Quellen S. 7 ff.

[2]) Klefeker bezeichnet VI, S. 420 den Wasserschout als einen Mann, „welcher die zur See Fahrende, sowohl Officiers als Matrosen und Jungens annimmt, bey der Musterung des Volks gegenwärtig ist, die Entlaufenen oder sonst sich Vergehenden züchtiget, strafet und in Arrest bringet, die zwischen den Schiffs-Verwandten und dem Schiffs-Volk entstehenden Streitigkeiten in Güte beyleget oder an die Schiffer-Alten und allenfalls an denjenigen Herrn Bürgermeister verweiset, welcher Patronus der Schiffer ist . . ."

Erlaubnis erwirkt werden, dänischen Matrosen „sogleich beim Accord . . . das Hand- oder Monatsgeld zu geben und dann erst, wann sie die benötigte Mannschaft haben, von diejenigen, so kgl. dänische Unterthanen sind, auf einmahl die Erlaubniszscheine mögen abfordern lassen.“ Anfänglich gab der Rat Hoffnung auf Erfüllung des Wunsches; im Januar 1762 aber hielt er es für unmöglich, in der Sache etwas zu machen, da nach einer Äußerung des Ministers der dänische König 25—30 000 Matrosen anwerben lassen wolle. Besprechungen des Wasserschouts und der grönländischen Deputierten folgten, wobei u. a. auch vorgeschlagen wurde, „dasz man dem Secretair des Ministre etwa ein Douceur machen mögte, damit er die Enrollirung facilitirte.“[1]) Doch ging die Annahme des Schiffsvolkes wider Erwarten flott vonstatten, und schließlich erwirkten der Wasserschout, Pieter Kramer und Beerend Roosen, die gemeinsam beim Gesandten vorstellig wurden, „dasz jede Rhederey ihre Matrosen nur annehmen und, wenn sie complet, alle zusammen mit einer von der Rhederey unterschriebenen Designation nach dem Ministre kommen und ihnen die Pässe alsdann gegeben werden sollten.“ Im Laufe des Jahres 1762 baten dann die Kommerzdeputierten noch zweimal den Rat, er möge sich für die Aufhebung des lästigen Paßzwanges verwenden, aber ohne Erfolg.

So blieb es also bei der Verpflichtung, Erlaubniszettel zu lösen, und im Frieden hatte es ja damit auch nichts weiter auf sich. Übrigens dürfte man dänischerseits dabei meist ein Auge, vielleicht auch alle beide zugedrückt haben. Ja es scheint fast, als sei die Beobachtung der Bestimmung in den folgenden Friedensjahren, wenn auch nicht außer Kraft gesetzt worden, so doch gänzlich aus der Übung gekommen. Denn nachdem 1780 der große Krieg zwischen England und Holland ausgebrochen war, ließ der Rat am 15. Januar 1781 durch den Konvoiherrn Dr. Anderson dem Wasserschout verbieten fernerhin — wenn es auch bisher so Gewohnheit gewesen — dänische Matrosen anzunehmen, sofern sie nicht einen Erlaubnisschein der dänischen

[1]) Als davon auch zu den Kommerzdeputierten gesprochen wurde, meinten diese sehr richtig, das sei Sache der Reedereien.

Gesandtschaft zu Hamburg vorzuweisen vermöchten[1]). Der Dänenkönig hatte nämlich am 21. November 1780 die „Enroullirung" der bisher vom Dienst befreiten Inselfriesen angeordnet und von den Kanzeln verkündigen lassen, daß kein Seefahrender bis auf weitere Weisung sich aus dem Lande entfernen oder auf fremden Schiffen Dienst nehmen dürfe. Das Verbot war ein schwerer Schlag für Hamburg. Um ihn abzuwehren, wurden alsbald — 22. Januar — Beerend Roosen und Giesbert Elking „als Deputirte der Strasse Davids und Grünlandischen Rehderey" mit einer von dem Advokaten G. de Vlieger verfaßten Bittschrift beim Rate vorstellig. Darin führten sie aus: Bisher hätten sie „ihre mehreste Mannschaft sowol an Officiers als schlechte Matrosen" von den jütländischen Inseln erhalten; das Verbot setze sie daher in die größte Verlegenheit, ebenso aber auch die Leute selbst, die sich laut brieflicher Meldung schon auf die neue Fahrt eingerichtet hätten[2]); die bereits engagierten Kommandeure und Offiziere sollten eigentlich in kurzer Zeit eintreffen, da sie in 8 Tagen die Ausrüstung der Straßedavisfahrer, in 14 Tagen bis drei Wochen die der anderen Schiffe in Angriff nehmen müßten, diese werde nun, wenn nicht verhindert, so doch aufgehalten; in diesem Jahre komme das Verbot besonders ungelegen, da aller Voraussicht nach die Holländer wegen des Krieges die Grönlandfahrt einstellen müßten, also sie selbst gute Aussichten hätten; das Verbot werde, wenn es in Kraft bleibe, nicht nur sie selbst, sondern die ganze Stadt, ja unzählige andere sehr schädigen, denn wenn sie ebenfalls am Fange gehindert würden, müßten die bereits recht hohen Tranpreise „wobey selbst die Armuth interessiret ist", noch höher steigen. Blieben die Inselfriesen

---

[1]) Alleinige Quelle für das Folgende ist das St. A. H.

[2]) Kommandeur Ryk Juriaans auf Föhr an David Heinrich Rowohl: der Seekapitän habe alle Seefahrenden unter 50 und über 14 Jahre aufgeschrieben; noch dürfe keiner vom Lande, doch hoffe man auf Änderung, sobald erst alles berichtet sei; sie hätten wieder ein Fahrzeug befrachtet, um mit ihrem Gut zur gewöhnlichen Zeit nach Hamburg zu fahren.

aus, so seien sie ohne Kommandeure und Offiziere; von den gemeinen Matrosen wollten sie gar nicht reden, die führen auf jedem Gewässer mit gleichem Nutzen für die Reederei; „aber ein grönländischer Officier musz ein Mann seyn, der dieses von Jugend auf gelernet, der die Handgriffe, sowol bey Erlegung dieser grossen Seethiere, als bey deren nachherigen Praeparatur durch eine Menge von Erfahrungen sich zu eigen gemacht hat und der das gemeine Volck dazu gehörig anzuführen weisz. Ein solcher Mann ist nicht allemahl zu haben, und wenn gleich die Directeurs damit anders woher, z. e. aus den Holländischen Inseln versehen werden könnten — welches aber bewandten Umständen nach nicht glaublich ist, so sind doch diese Leute ihnen theils unbekannt, theils aber würde es diesen neuen Leuten selbst beschwerlich seyn, auf unbekandte Schiffe, wo ihnen alles fremde ist, zu fahren"; daher möge der Rat sich nachdrücklichst bei der dänischen Gesandtschaft bemühen, um den König zu veranlassen, das Verbot wenigstens für die bereits engagierten Kommandeure und Offiziere — „denn von denen Matrosen wollen wir gerne abstrahiren — pure aufzuheben"; es sei Eile nötig, da der Kanzleirat Kunad einigen bereits hier befindlichen Offizieren, die vor dem Verbote ihr Vaterland verlassen hätten, die üblichen Erlaubniszettel verweigert habe; folgende Gründe seien geeignet, den zu machenden Vorstellungen Gewicht zu verleihen.

„a) Vorzüglich, dasz diese für Officiers nach Grönland schon längst zu fahren gewohnte Leute des Königs Majestät so wenig auf den Kriegs- als Kauffarthey-Schiffen im geringsten nützlich sind; dann selbige haben in ihrem Leben nichts anderes als Wallfische, Robben und Grönland gesehen, wissen daher so wenig von, mit Canonen umzugehen, als wenig ihnen andere Gewässer bekannt sind.

b) Diese Officiers sind die Häupter und gleichfalls die Versorger dieser Jütländischen Inseln. Sie verdienen ansehnlich, und jeder der übrigen Einwohner geniesset durch Ihnen den nöthigen Lebensunterhalt, so dasz, falls es diesen gewehret würde auf Grönland zu fahren, der gröste Theil dieser Insulaner mit würde darunter leiden müssen.

c) Diese Officiers haben sich durch sehr viele gefährliche Reisen, wobey selbige Leib und Guth gewaget, durch eine mässige und gute Lebensart und durch eine thätige Würcksamkeit, deren sie sich beflissen, zu ihren resp^{ve} Chargen von Speckschneider, Harponirer u. s. w. hinaufgeschwungen, und es wäre für ihnen sehr nachtheilig, wenn sie die Früchte davon forthin nicht geniessen sollten, welches gewisz alsdann geschehen würde, wenn des Königs Majestät diese wenige Mannschaft, deren Zahl über 150—200 Mann nicht betragen kann, von dem gedachten Verboth zu eximiren nicht geneigen möchte, denn auf diesen fall würden die hiesigen Directeurs die Chargen dieser leute, so gut selbige könnten, durch andere besetzen müssen und alle diese Officiers wären auf einmahl aus ihrer Nahrung und vom Brodte gebracht. Endlich würde es auch

d) einen Einflusz auf die königliche Einnahme nothwendig haben müssen, falls diese Officiers künftighin für schlechte Matrosen auf Königl. Dänische Schiffe fahren müsten, weil selbige sodann in einem ganzen Jahre kaum ein Drittheil von dem was sie jetzt in 4 bis 5 Monathe verdienen, würden gewinnen können; mithin sie auch nicht, so wenig für sich selbst, als für die übrigen Insulaner die bisherigen Contribuenda an den Königlichen Caßen würden bezahlen können."

Einige Tage darauf (26. Januar) ergänzte de Vlieger diese Gründe noch durch weitere, die „zur Erläuterung einiger Begriffe und überhaupt zur prompten expedition" förderlich sein könnten:

„e) Dasz, wenn gleich die Officier verschiedene Nahmen tragen, als Commandeur, Steuermann, Bootsmann, Koch, Speckschneider und Harponier, die vier ersteren dennoch eigentlich auch Speckschneider und Harponier gewesen seyn müszen und das Manual dieser function völlig inne haben müszen; dasz die Steurleute nur nach Grönland gefahren und die Seekarten dahin nur allein verstehen; dasz schon viele Exempel vorhanden sind, dasz sowohl Commandeurs als Steurleute, wann selbige um die West oder anders wohin als Schifs-Capitaine oder Steurleute sich gebrauchen lieszen, selbige wegen des ihnen gänzlich un-

bekannte Fahrwaszer und Klippen ihre Schiffe und den Eigener in Schaden gesetzet haben[1]).

f) Da nach den Berichten, so von Remm und Föhr eingegangen sind, jeder Commandeur die Nahmen der von ihm zur diesjährigen Reise engagierten Officiers dem See-Capitaine hat aufgeben müszen, welcher solche notirt, so ist die vorstehende Bemerkung in dem Berichte um so weniger zu übergehn, weilen sonst die mit dem Nahmen von Steurmann, Bootsmann und Koch verbundene algemeine Begriffe diese Leute als auf allen Schiffen brauchbare Sujet, welches selbige doch nicht sind, signalisiren möchte.

g) Da es auf Menagierung der Zeit vorzüglig mit ankommt, so bitten die Supplicanten, das petitum der Vorstellung hauptsächlich dahin zu richten, dasz auf die Jütländischen Inseln, nahmentlich Rem, Föhr, Silt, Ameron u. a. unverzüglich die Order gestellet werde, dasz denen in qualitæt als Commandeurs von dem See-Capitaine aufgeschriebene Leute nicht nur für ihre Persohnen, sondern auch für die von ihnen als engagirt aufgegebene Officiers Päsze ertheilet werden, um mit Hamburger Schiffen nach Grönland und Strasz Davids fahren zu können, und dasz auch die Partenniers und Reiszfahrer, welche auf den Robbenschlägern die eigentlichen Officier sind, mit darunter begriffen werden."

Wenn man erwägt, daß der Gesamtbedarf bei 24 Grönlandfahrern sich auf etwa 960 Mann belief, die bisher nach dem eigenen Eingeständnis der Reeder zum allergrößten Teile von den Inselfriesen gestellt wurden, so darf gesagt werden, daß nichts Unbilliges verlangt wurde. Der Rat nahm sich denn auch der Sache warm an und übersandte die Bittschrift dem Kanzleirat Kunad, der in Vertretung des Grafen von Schimmelmann die Geschäfte führte. Er empfahl das Gesuch auf das angelegentlichste, das, wie er hoffe, schon wegen des mit diesen

---

[1]) Diese Ausführungen sind bestimmt nicht zutreffend; die zur Kauffahrtei übergehenden Friesen bewährten sich vielmehr auch da als sehr tüchtige Seeleute.

Fahrten so augenscheinlich verbundenen eigenen Vorteils der königlichen Untertanen Genehmigung finden werde, und betonte, „er halte es in dieser Rücksicht fast für überflüssig zu bemerken, dasz diese bisher allemal gehabte Freyheit zu denenjenigen Begünstigungen und Gebräuchen gehörig, in deren würcklichen Besitz sich die hiesigen Commerciirenden zur Zeit des Gottorfer Tractats bis jetzt befunden und welch daher, nach dem 2 ten Artikel desselben, unverändert bestehen und zu aller Zeit beybehalten werden sollen"; der Kanzleirat möge diese Angelegenheit, da die Zeit der Ausrüstung immer näher heranrücke, baldmöglichst zur Entschließung befördern.

Alle diese Stücke übersandte der Rat dann am 26. Januar dem Agenten Meinig in Kopenhagen, damit dieser sich besonders beim Grafen von Schimmelmann in der Angelegenheit verwende. Am 3. Februar teilte Meinig dem Rate mit, daß sich der Graf und der Baron von Rosencrone der Sache tätig annähmen und der erstere ihn aufgefordert habe, ein genaues Verzeichnis der zur Grönlandfahrt benötigten Untertanen mit umgehender Post oder einer Estafette zu erbitten; er ersuche, da er immer von 200 Mann gesprochen, die Liste darnach einzurichten. Ihm wurde erwidert, für 1781 seien 24 Schiffe von Hamburg aus bestimmt; rechne man im Durchschnitt für jedes Schiff 10 Mann, so ergäben sich 240, daher möge er 230—240 als nötig angeben. Im übrigen hoffe man schon deshalb auf günstige Entscheidung, weil verschiedene Altonaer und andere königliche Untertanen in diesen Reedereien mitinteressiert seien[1]). Meinig antwortete am 10. Februar, die Sache sei soweit gediehen, daß der Ausschlag nur noch von dem Bedenken der Admiralität abhänge und bat abermals um Einsendung des Verzeichnisses. Acht Tage später berichtete er, die Admiralität sei bezüglich der Befreiung von der Enroullirung bisher immer sehr unbeweglich gewesen. Noch bis auf diese Stunde bitte ein Mann auf Sylt, der viele Jahre als Kauffahrteikapitän für holländische Rechnung gefahren und

[1]) Wie äußerst gering dieser Anteil gerade in diesem Jahre war, ist oben nachgewiesen worden.

ein Vermögen von 12 000 Talern besitze, vergeblich um die Befreiung aus der Seedienstrolle, die ihn als gemeinen Matrosen aufführe. Selbst der Graf von Schimmelmann habe sich wegen der Bemannung der nach Grönland und auf den Heringsfang bestimmten Schiffe alle Mühe geben müssen und diese ebenfalls nur auf Grund eines Verzeichnisses erhalten. Aus eben dieser Ursache habe dieser auch geraten, eine ähnliche Aufstellung von Hamburg beizubringen. Es sei daher zu befürchten, daß die ihm zugefertigte Note für den vorgesetzten Zweck nicht hinlänglich sein werde, auch habe man die Beziehung auf den Gottorpschen Vergleich übel aufgenommen. Der Rat sandte nun am 23. Februar die erbetene Liste und bemerkte, Kanzleirat Kunad habe erklärt, „dasz, wenn zuvor die Enrollirungs-Commissarien die erforderliche Mannschaft für die königl. Kriegs-Schiffe beysammen hätten, sodann die übrige Mannschaft Erlaubnisz erhalten werden, sich nach Groenland gebrauchen zu lassen.“

Die Liste trägt die Überschrift „Folgende Officiers haben auf hiesige Schiffe nach Groenland gefahren, welche man dieses Jahr gerne wieder hätte.“ Es werden darin aufgeführt aus Röm 48, aus Föhr 56, aus Zestermühle 9, aus Elmshorn 4, aus Altona 3, aus Ottensen 1, aus Heetel 1, aus Neumühlen 1, aus List 2, aus Hadersleben 4, aus Haselau 3, aus Haseldorp 7.

Weitere Nachrichten liegen nicht vor, doch ist das Gesuch der Grönlandreeder — wann und wie ist nicht ersichtlich — noch genehmigt worden.

Im nächsten Jahre war die Not noch größer. Die dänische Admiralität zeigte sich allen Vorstellungen unzugänglich. Bereits am 22. Dezember 1781 hatte Meinig nach Hamburg um Verhaltungsmaßregeln geschrieben, da die Zeit für die Ausrüstung der Grönlandfahrer herannahe. Der Rat erfuhr von Kanzleirat Kunad, daß das Verbot vom 21. November 1780 noch in Kraft sei. Daher wiederholten sich die Gesuche des vorigen Jahres, und zwar wurde abermals — da 23 Schiffe ausgehen sollten — um Bewilligung von 230—240 Mann gebeten. Meinig wußte wenig Erfreuliches zu berichten; am 12. Fe-

bruar 1782 teilte er mit, die Admiralität mache „sogar der inländischen kauffartheyfahrt in ebendergleichen Anliegen die grösten Schwierigkeiten.“ Am 1. März waren die Robbenschläger segelfertig und warteten nur auf guten Wind. De Vlieger teilte dies dem Rat mit und erklärte, komme mit der heutigen Post die erwünschte königliche Resolution nicht, so seien die Reeder noch schlimmer daran, als wenn sie gar nicht auf dänische Untertanen gerechnet und sich mit Leuten anderer Nationen besprochen hätten. Wage der Graf von Schimmelmann nicht, den auf diesen fahren wollenden Dänen die Erlaubnis für dies Jahr zu erteilen, so wisse er weder wie diesen, noch den Reedern aus der Verlegenheit zu helfen sei. Mit den nach Grönland zur Fischerei abgehenden Schiffen eile es nicht so sehr, weil diese erst nach 14 Tagen absegeln sollten. Am 6. März wurden dann Beerend Roosen und Giesbert Elking als Deputierte der grönländischen Direktoren beim Rat vorstellig. Der Altonaer Robbenschläger sei schon am Sonnabend die Elbe abwärts gegangen; die hamburgischen seien eben so bereit gewesen bis auf die Papiere, da der Wasserschout Mau wegen fehlender Erlaubniszettel der dänischen Gesandtschaft für die dänischen Untertanen deren Namen der Musterrolle nicht habe einverleiben können, was erst geschehen dürfe, wenn die Seefahrer die gemeine Musterrolle unterschrieben hätten; der Rat möge daher Anweisung geben, daß den auf den Robbenschlag gehenden Schiffen die benötigten Papiere in gehöriger Form erteilt würden, ungeachtet, daß die Namen der darauf befindlichen dänischen Untertanen in der Musterrolle nicht enthalten seien. De Vlieger aber machte in einer Nachschrift einen bemerkenswerten Vorschlag, um den Reedern und den Seefahrenden zu helfen. Bekanntlich — so führte er aus — brauchten die Kommandeure im Gegensatze zu den übrigen Schiffern nicht Bürger, sondern nur Schutzverwandte zu sein; die Dänen unter ihnen hätten aber „so wenig vor- als dies Jahr von der Königl. Dänischen Gesandschaft einen Erlaubniszettel, fahren zu dürfen, abgefordert aus dem Grunde, weil sie hiesige Schutzverwandte sind.“ Daher frage die Direktion ehrerbietigst an, „ob Ew. Magnificences, wann auch die von ihnen

jetzt engagirte auf den Robbenschlägern sich befindende Königl. Dänische Unterthanen in den hiesigen Schutz treten werden, erlauben würden, dasz solche ohne dem Zettul quaest. der Musterrolle durch den Waszer Schaut Mau als hiesige Schutzverwandte eingeschrieben werden mögen, und wünschet deshalb eine bestimmte Antwort von Hochdieselben zu erhalten, indem sie doch noch lieber dieses Mittel ergreifen, als dasz sie zur gänzlichen Quitirung der Leute sich entschlieszen wolte. Ich kan nicht anders sehen als [dasz] dasjenige, was den Commandeurs Recht ist, auch denen übrigen Officiers billig sein musz." Darauf scheint der Rat aber nicht eingegangen zu sein. Am 12. März teilte er Meinig mit: „Die Robbenschläger sind schon fort. Die Directeurs haben sich geholfen, so gut sie gekonnt haben." Dringende Hilfe sei nötig für die Walfischfänger, die in 8, spätestens 14 Tagen absegeln müßten. An demselben Tage meldete Meinig aus Kopenhagen, die Herren der Admiralität versicherten, „dasz sie die Schwürigkeiten, die sie gegen den Wunsch dieser Hamburgischen Kaufleute anzeigen müsten nicht aus Vorurteilen, Eigensinn oder Widerwillen gegen das Nachbarliche Intereße erhüben, sondern dasz die gegenwärtige Verfaszung des Landes es in der Tat also erfordere." Die deutsche Kanzlei befürwortete die Sache: „Der Herr geheime Rath Carstens ist ganz en Faveur dieser Sache gesinnet; die Vorstellung ist von einem meiner besten Freunde aufgesetzt, und der Vortrag derselben befindet sich gleichfals in sehr guten Händen . . . Der morgende Tag wird es entscheiden." Am 16. berichtete er dann, die deutsche Kanzlei habe aufs entschiedenste die Interessen sowohl der Hamburger Grönlandfahrer, als der Insulaner vertreten: „Sie hat alle Rechte und Freyheiten, in deren Besitz diese Insulaner vermöge der ihnen verliehenen besonderen königl. Privilegiorum sich befinden, umständlich angeführet und verteidiget und der Admiralitaet dabey zu erkennen gegeben, dasz seit des jüngsten Privilegii, welches die Einwohner dieser Inseln im Jahre 1735 erhalten, man kein Exempel wüste, dasz zum Dienste der Marine Aushebungen unter ihnen wären vorgenommen worden, obgleich dringendere Umstände, als man jetzt noch

absehen könnte, solches wohl erfordert hätten. Das Admiralitaets Collegium hat dagegen eingewandt, die Privilegia dieser Unterthanen könnten keinesweges so weit extendiret werden, dasz selbige ganz und gar nicht zu Königl. Diensten sollten aufgefordert werden können, sondern sie genöszen nur diese Befreyung so lange, als der König und der Staat ihrer nicht bedürfte. Kaum hätte man jetzo so viel Leute, als man zur Bemannung der Königl. Schiffe benöthiget wäre, und was man auszer diesen an tüchtigen Seefahrern nur auftreiben könnte, könnte man unmöglich der inländischen Kauffartheyfahrt entziehen, und eben mit dieser wäre man gegenwärtig in der äuszersten Verlegenheit. Solches bezeugten die dringendste Requisitionsschreiben des General Landes Oeconomie und Commerce Collegii, welches unter andern noch ganz neulich zum Dienst der Handlung nur 70 Mann gemeine Matrosen verlangt hätte, und welchem Verlangen man ein Genüge zu thun auszer Stande gewesen wäre." Gestern im Staatsrat sei kgl. Resolution erfolgt, daß die Erlaubnis für dies Jahr nicht erteilt werden könne; dies sei bis zur Veröffentlichung vertraulich zu behandeln. Graf von Schimmelmann teilte dann am 28. März Hamburg die kgl. Resolution mit, versichernd, daß es nicht an seinem guten Willen gelegen habe, wenn der Beschluß nicht mehr nach dem Begehren eines hochedlen Rats und seinen eigenen Wünschen ausgefallen sei.

Wie sich die Grönlandreeder und Seefahrenden bei dieser unangenehmen Sachlage verhielten, ist nicht bekannt. Sicher ist, daß die Schiffe sämtlich auf den Fang ausfuhren. Im folgenden Jahre wurde das Verbot schließlich nach längeren Verhandlungen, von denen jedoch nichts überliefert ist, rechtzeitig aufgehoben[1]), und am 10. September 1783 erließ der König eine Verordnung, „dasz den Bewohnern der an der westlichen Küste belegenen Inseln und der übrigen zum Schleswigschen und

[1]) 1799 berief sich Meinig darauf, „dasz gedachten Königl. Unterthanen unter ähnlichen Umständen im Jahre 1783 dieser ihr Nahrungsweg untersagt und darnächst auf nähere Vorstellung doch gestattet worden sey".

Westerjütländischen See-Enrollirungs-District gehörigen Mannschaft unter folgenden Einschränkungen verstattet seyn solle, sich auf Hamburgischen oder andern Kauffarthey-Schiffen zu verdingen, nemlich:

1. dasz, falls königliche Schiffe ausgerüstet werden solten, kein Seevolk aus bemeldeten Districten sich entfernen müszte bis zuvörderst die zu deren Equipirung erforderliche Anzahl von Matrosen gestellet worden;

2. dasz zuerst die königliche Handlungs-Compagnien mit den zu Besetzung ihrer Schiffe benötigten Matrosen zu versehen wären und hiernächst die übrige Mannschaft auf fremden Schiffen in Häuer treten könte;

3. dasz alle, die sich künftig in Hamburg verhäuren wollen, mit einem Beweis von dem Enrollirungs Chef oder, falls sie zu den Nichtenrollirten gehören, von der gehörigen Obrigkeit dahin versehen seyn müszten, dasz sie freye Leute und übrigens nicht gebunden wären;

4. dasz gedachte Erlaubnisz nicht für beständig gelten, sondern sich nur lediglich auf das nächstfolgende Jahr erstrecken solle, und fals der Genusz dieser Freyheit auf eine längere Zeit gewünscht werden mögte, deshalb jährlich aufs neue, und zwar im Oktober oder November Monat, Ansuchung gethan werden müszte, da denn, nach Beschaffenheit der Umstände und der Conjuncturen, nähere Resolution zu gewärtigen wäre."

Damit konnten die Hamburger zufrieden sein, und der Rat bedeutete auch alsbald dem Wasserschout, er könne fortan gemäß den obigen Bedingungen dänische Seeleute heuern. Dieser nahm es damit peinlich genau. Es wurde sogar 1794 eine allerdings unbegründete Beschwerde über ihn erhoben, weil er angeblich dänische Pässe nicht als gültig anerkennen wollte. Er war nur — und mit Recht — sehr vorsichtig und behielt z. B. die von den dänischen Behörden ausgestellten Erlaubnisscheine bis zur Rückkehr der Seeleute in Verwahrung, um nötigenfalls der dänischen Regierung nachweisen zu können, daß ihre Vorschriften aufs genaueste beobachtet wurden[1]).

[1]) Bericht des Wasserschouts Mau von 1795 April 20.

1799 erfolgte dann abermals ein Verbot für die dänischen Seefahrenden. Die grönländischen Deputierten Giesbert Elking und David Heinrich Rowohl richteten durch Vermittlung des Agenten Meinig in Kopenhagen an die königliche Admiralität die Bitte, „dasz denjenigen von den königlichen Unterthanen, die sie immer jährlich zu dieser Fahrt gebrauchen und im jüngst vergangenen Herbste zu der diesjährigen Expedition auf Grönland auch schon gedungen haben, gestattet werden mögte, dies ihr Engagement zu erfüllen, und daß solchen die desfalls bereits ertheilten obrigkeitlichen Päße nicht weiter vorenthalten werden mögten.“ Am 19. März erfolgte jedoch ein ablehnender Bescheid. Meinig meldete dies am 23. bedauernd dem Syndikus Ankelmann mit dem Bemerken, er habe den Bittstellern nahe gelegt, mit dem Rate näher über die Sache zu sprechen und sich mit den Enrollierungsbeamten gütlich auf die eine oder andere Art zu einigen. Diese verstanden jedoch diesen deutlichen Wink nicht und gingen auch den Rat nicht um Vermittlung an, die sie wohl mit Recht für aussichtslos halten mochten. Die Fahrt fand statt. Wo aber die Offiziere hergenommen wurden — wenn die Dänen nicht etwa trotz der fehlenden Erlaubnis mitfuhren — darauf ist eine Antwort nicht möglich.

Die Ungewißheit, ob die Dänen hamburgische Dienste nehmen dürften, wurde auf die Dauer unerträglich. Der Agent Meinig glaubte zwar einen Vorschlag machen zu können, von dem er sich versprach, daß er die Sache ein für alle Male regeln werde, aber ob ein Versuch nach dieser Richtung hin erfolgte, steht dahin. Wenn er gemacht wurde, blieb er ohne die gewünschte Wirkung, denn 1801 waren die Grönlandreeder in derselben üblen Lage.

VI.

Hamburgische Grönlandschiffe 1745—1827.

Über die Schiffe, die in der hamburgischen Grönlandfahrt beschäftigt wurden, liegen nur wenige Angaben vor. Die Namen der Fahrzeuge zwar sind sämtlich für die Zeit von 1669—1801, 1803, 1817 und 1818 erhalten, aber das ist, wenigstens für die ersten 100 Jahre alles, wenn man von den seltenen Fällen absieht, in denen dem Namen ein „Galliot“ oder „Galley“ beigefügt war. Nur für die letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts sind Nachrichten erhalten, die einen Einblick in das Schiffsmaterial gewähren. Wir verdanken sie den Jahren 1781, 1782 und 1789, in denen Kriegspässe ausgestellt und zu diesem Zwecke nähere Angaben über die Fahrzeuge eingefordert wurden. Bei fast allen — es sind im ganzen 26 — ist die Lastzahl und die Stärke der Bemannung, bei vielen der Bauort und die Bauart, bei einigen der Kaufpreis genannt. Mit Hilfe der Liste läßt sich dann noch feststellen, wie lange die Schiffe in der Grönlandfahrt Verwendung fanden. Bezeichnend ist, daß nicht ein einziges dieser Schiffe auf einer hamburgischen Werft erbaut war. Nach dem Zeitpunkt ihres Eintrittes in die Grönlandfahrt, also gewissermaßen nach dem Dienstalter geordnet, sind dies folgende Schiffe:

1. „De Vrouw Margaretha“, ein Fleutschiff von 150 Lasten und 44 Mann Besatzung — also 6 Schaluppen. Es wurde 1741 in Oost-Zaandam gebaut und am 23. Oktober 1744 von der Reederei Borgeest & van Beseler mit allem Zubehör für 15 950 Gulden gekauft. In der hamburgischen Grönlandfahrt wurde es für verschiedene Reedereien von 1745—1786 verwendet.

2. „De twee Gesüsters", ein Fleutschiff von 150 Lasten und 44 Mann Besatzung. Es wurde 1743 in Oost-Zaandam gebaut und am 28. Oktober 1746 mit allen Geräten von Borgeest & van Beseler für 18 210 Gulden gekauft. In der hamburgischen Grönlandfahrt wurde es für verschiedene Reedereien von 1747—1792 verwendet.

3. „Concordia", ein Fleutschiff von 110 Lasten und 44 Mann Besatzung. Es wurde 1746 in Oost-Zaandam gebaut und am 29. Oktober 1746 von Pieter Kramer und seinen Mitreedern für 24 000 Gulden gekauft. Nach Grönland fuhr es von 1748—1783, wo es als letzter hamburgischer Straßedavisfahrer mit der ganzen Besatzung bei Kap Farewell blieb.

4. „De jonge Catharina", ein zweideck tes Fleutschiff von 150 Lasten und 44 Mann Besatzung. Es wurde 1747/48 von dem Schiffszimmerbaas Johann Benecke für Rechnung von Lukas Kramers Ww. und Beerend Roosen auf deren eigener am Reiherstiege, auf hannöverschem Gebiete liegenden Werft erbaut und von 1748—1784, wo es beim Vogelsand auf der Elbe unterging, in der Grönlandfahrt gehalten.

5. „Anna Maria", ein von den Franzosen im Juni 1745 genommenes Fregattschiff, das von hamburgischen Kaufleuten für 12 500 Livres erstanden und in Hamburg zu einem Schnauschiff von 70 Last umgebaut wurde. Es wurde für verschiedene Reedereien seit 1748 als Grönlandfahrer verwendet. 1801 — mit diesem Jahre schließt die Liste — war es noch in der Fahrt, ebenso 1803 und 1804, ja sogar noch 1818.

6. „Die junge Maria", ein Fregattschiff von 70 L.; unbekannter Herkunft. Es wurde als „Jungfrau Margaretha" am 14. September 1749 von Bruhns & Becker für 5350 ℳ︁ in öffentlicher Versteigerung erstanden. Am 23. September verkauften sie $^9/_{16}$ Anteil an verschiedene hamburgische Bürger und $^1/_4$ an Pieter Payt & Sohn in Zaandam, das $^1/_{16}$[1] zu 334 Cour. ℳ︁ 6 ß. Die

[1]) In der Handschrift steht 1/8, was aber sicher falsch ist. Die angegebene Summe ist genau 1/16 des Kaufpreises für das ganze Schiff.

letzteren traten ihren Part am 26. Februar 1762 an Hamburger ab, das $^1/_8$ zu 725 ℳ︎ℬ︎. Am 2. September 1778 wurde das Schiff, öffentlich für 2200 ℳ︎ℬ︎ an Georg Parisch verkauft. Von 1750 bis 1778 war es als Robbenschläger gefahren. 1779 war es — jetzt als „Maria Elisabeth“ — von Hamburg nach Archangel und von da nach Lissabon bestimmt.

7. „Die blühende Hoffnung“, ein Fregattschiff mit halbem Verdeck von 100 L. und 41 Mann Besatzung. Es wurde 1748 in Kiel aus „schleswig-holsteinischem Eichenholz“ gebaut und am 14. Dezember 1751 von dem Hamburger Johann Abraham Willinck im öffentlichen Verkaufe zu Kiel für 9525 ℳ︎ℬ︎ erstanden. Alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß dieses das von Baasch[1]) erwähnte, für den Großfürsten Peter gebaute Austernschiff, ein sehr schlechter Segler, war. Daher wohl auch der für ein ziemlich neues Schiff recht niedrige Preis. Als Grönlandfahrer aber bewährte es sich außerordentlich. 1752 ging es zum ersten Male aus und war noch 1818 als Grönlandfahrer im Dienst.

8. „De Juffrouw Maria“, ein 1744 auf der Kramer-Roosenschen Reiherstiegwerft für eigene Rechnung erbautes Fleutschiff von 150 L. und 44 Mann Besatzung. Es fuhr von 1754—1770 jährlich nach Grönland, dann mit Unterbrechungen bis wenigstens 1789.

9. „De Koning Salomon“, ein 1754 ebenda erbautes zweidecktes Fleutschiff von 1781: 150, 1782: 140 L. und 43 Mann Besatzung, in der Grönlandfahrt von 1754 bis wenigstens 1785 ununterbrochen nachweisbar.

10. „De Vrouw Maria Elisabeth“, ein ebenda 1749 gebautes zweidecktes Fleutschiff von 150 L. und 44 Mann Besatzung. Es wurde in der Grönlandfahrt verwendet von 1755 bis zu seinem Untergange beim Vogelsande auf der Elbe im April 1784.

11. „De Martin“, ein ursprünglich englisches, 1746 von den Franzosen nach Bayonne aufgebrachtes Schiff von 80 L. und 36 Mann Besatzung. Nachdem es von Johann Gerhard Ww. in Bremen für 3675 Livres gekauft und „la bonne harmonie de

---

[1]) Schiffbau S. 125.

Bremen" benannt worden war, wechselte es noch mehrfach seinen Besitzer, ehe es 1756 für Hamburg angekauft wurde. In der Grönlandfahrt fand es unter verschiedener Direktion von 1757 bis 1797 Verwendung.

12. „De Juffrouw Anna Elisabeth", ein zweigedecktes Fregattschiff von (1782) 100 L.[1]) und 42 Mann Besatzung. Es wurde 1757 bei Otto Dolck in Altona für den Kanzleirat Johann Heinrich Stuhlmann gebaut und ging am 11. September 1761 an den Hamburger Nikolaus Schuback und seine Mitreeder über, der dafür 20 000 ℳ︁ grob hamburgischen Courant nebst einem „Douceur" von 60 ℳ︁ dito für den bisherigen Schiffer zu bezahlen hatte. Am 25. September 1781, nach dem Tode Schubacks, verkaufte der Direktor Johann Friedrich Tönnies namens aller Mitreeder das Schiff öffentlich. Den Zuschlag erhielt mit 15 100 ℳ︁ grob Courant Hans Detloff. Am 5. Oktober 1781 traten sämtliche Partner und der Käufer das Schiff an Matthias und Thomas Breese ab. Nach Grönland fuhr es für den Altonaer Stuhlmann 1752—1758, für hamburgische Rechnung seit 1764 und noch 1818.

13. „Anna", 33 Mann Besatzung, ursprünglich ein englisches Schiff von 110 Tons. 1759 (Nov. 19.) wurde es in Hamburg, bezeichnet als ein Schnauschiff von ungefähr 70 Lasten, an den dortigen Kaufmann Peter Witt für 2500 ℳ︁ dänisch Courant à 12 pCt bagio in Banco nebst 2 Guineen an den Kapitän für den Abtritt verkauft. 1780 (Febr.) 5 ging es in den alleinigen Besitz Johann Moormanns über[2]). 1781 wird seine Tragfähigkeit auf 55, 1803 auf 50 L. angegeben. Er segelte seit 1760 nach Grönland und war noch 1818 in der Fahrt.

14. „Johannes", ein ursprünglich englisches, 1757 von den Franzosen genommenes Schiff von 80 L. und 37 (1781) bzw. 31

---

[1]) Eine Liste des Jahres 1803 gibt 120 L. an; St. A. H.

[2]) Mit der Klausel, daß es — des Moormann Eigentum unbeschadet — solange Witt lebe, unter Firma Peter Witt gehe. Da dieser noch im November desselben Jahres starb, erfolgte die neue Ausrüstung bereits unter der Firma Johann Mohrmann.

(1782)[1]) Mann Besatzung. Es wurde nach mehrfachem Besitzwechsel am 25. August 1761 von „Bruns & Becker und Konsorten“ für 7800 ℳℓ grob dänisch Courant gekauft und von 1762 bis 1794 als Grönlandfahrer benutzt.

15. „De Zwaan, ein 1760 von den Engländern genommenes Schnauschiff unbekannter Herkunft von 60 L. und 32 Mann Besatzung. Es wurde am 12. Dezember dieses Jahres von Berend Bloom, Schiffer und Bürger zu Altona, für 2400 ℳℓ grob dänisch Courant gekauft. Von diesem erstand es 1763 (Jan. 18.) der hamburgische Kaufmann Peter Witt für 2400 ℳℓ hamburgischen Courant, und von diesem 1780 (Febr. 5.) Johann Mohrmann[2]), von dessen Witwe 1784 (Jan. 13.) Johan Abraham Wiedemann[3]).

16. „De hoopende Visser“, ein 1750 in Zaandam erbautes Schiff von 150 L. und 44 Mann Besatzung. Es wurde im Oktober 1764 an Pieter Kramer & Sohn in Hamburg für 13 500 Gulden verkauft, und von 1765—1791 in der Grönlandfahrt beschäftigt.

17. „Patriot“, ursprünglich eine 1760/61 in Eckernförde auf Rechnung des dortigen Kanzleirats Friedrich Wilhelm Otte gebaute „2-deckt Schnau Charlotta Friderica“, von 74 Kommerzlasten, die 1765 (Aug. 28.) gegen Zahlung von 4900 Rd. banco und 10 Rd. banco Abtrittsgeld für den Schiffer an den Kaufmann Nikolaus Schuback überging, wo sie zu einem Fregattschiff von 100 L. umgebaut und in „Patriot“ umgetauft wurde. 1775 (Okt. 31.) wurde $^1/_{16}$ Part an Schiff und Fleet, wie es aus Grönland zurückgekommen, als „Verlassenschaft defuncti N. Schuback“ öffentlich für 525 ℳℓ in grobem Courantgeld an Matthias und Thomas Breese verkauft. Von 1766—1794 fuhr es nach Grönland.

18. „De jonge David“, früher „de jonge Visser“, ein Schiff von [165 Last][4]) und 44 Mann Besatzung; fuhr von 1766—1780 und

[1]) In diesem Jahre war den Inselfriesen die Fahrt verboten, daher wohl die Einschränkung.

[2]) Mit derselben Klausel wie vorher bei Nr. 13. Das Schiff machte 1781, da es sehr früh aus Grönland zurückgekehrt war, noch eine Reise nach Bordeaux.

[3]) Bei den beiden letzten Verkäufen ist der Preis nicht genannt.

[4]) Die Lastzahl 165 gibt die Liste des Jahres 1803 an.

dann wieder von 1783 an nach Grönland, noch 1804 zählte es zur hamburgischen Grönlandflotte.

19. „Groenland", ein englisches Schiff, das Detlev Lorenz Lange 1766 (Jan. 22.) in Altona für 4200 ℳ︁ grob Courant in öffentlicher Versteigerung ersteht. Es hielt damals 32 Kommerzlasten und ging 1767—1773 als „Catharina Margareta" auf den Robbenschlag. 1774 wurde es dann nach Hamburg verkauft, dort stark verzimmert und „Grönland" genannt. Es hielt nunmehr 60 Lasten und ging von 1775—1781 mit (in diesem Jahre) 32 Mann nach Grönland.

20. „De witte Falck", ein Schiff von 100 L., in der hamburgischen Grönlandfahrt von 1767—1786 nachweisbar[1]).

21. „De hoopende Landmann", ein 1757 in Zaandam gebautes Fleutschiff von 150 L. und 44 Mann Besatzung. Es wurde 1766 (Sept. 15.) mit allem Zubehör, wie es letztens aus Grönland heimgekommen, für 14 900 Gulden von Ulrich Ackermann und seinen Mitreedern erstanden, für deren Rechnung es von 1767—1795 nach Grönland segelte.

22. „Grypenstein", ein 1735 in Zaandam gebautes Fleutschiff von 140 L. und 44 Mann Besatzung, das 1767 (Nov. 9.) von Peter Witt mit allem Zubehör für 9000 Gulden gekauft und von diesem 1780 (Febr. 4.) an Johann Mohrmann weiter veräußert wurde[2]). Es ist von 1768—1788 in der hamburgischen Grönlandfahrt nachweisbar.

23. „Die Lilie", ein 1749 in Norrköping gebautes, damals „Prinz Karl" genanntes Schiff von 90 L.[3]) und 42 Mann Besatzung. Es wurde 1768 (Febr. 4.) von dem Altonaer Kaufmann Jakob Daniel Rütgers für 11 200 ℳ︁ Courant erworben, 1772 (Aug. 8.) von dessen Witwe und ihren — samt und sonders jüdischen — Mitreedern nebst den übrigen Gerätschaften und dem grönländischen Fleet für 9510 ℳ︁ lübisch in grob dänischem Courant an die Hamburger Johann Friedrich und Peter Diederich Tönnies ver-

[1]) 1781 ging es nach Archangel.

[2]) Mit derselben Klausel wie vorher bei Nr. 13 und 15.

[3]) Die Liste des Jahres 1803 gibt 80 L. an.

kauft. 1768—1771 ging es als „Prinz Karl“ für altonaische, seit 1773 als „Lilie“ für hamburgische Rechnung nach Grönland und zählte noch 1804 zur hamburgischen Grönlandflotte.

24. „Die gute Erwartung“, ein 1770 in Stralsund gebautes Schiff von 65 L., das von 1788—1793 in der hamburgischen Grönlandfahrt nachweisbar ist.

25. „De Vrouw Margaretha“, ein 1783/84 in Eckernförde gebautes Schnauschiff von 116 L. und 44 Mann Besatzung, das 1786 (Sept. 22.) für 20 000 ℳ︀ lüb. grob dänisch Courant von Johann Abraham Wiedemann erstanden wurde. Es ist von 1788 bis 1801 in der Grönlandflotte nachweisbar.

26. „De Roosenboom“, ein 1785 auf Beerend Roosens Reiherstiegwerft erbautes dreimastiges zweidecktes Barkschiff“ mit 43 Mann Besatzung. Nach Grönland fuhr es seit 1788 und noch 1818.

Einige weitere Angaben über die Größe der Schiffe bringt die bereits angezogene Liste des Jahres 1803, in dem die Grönlandflotte Hamburgs aus 14 Fahrzeugen bestand. Die Liste enthält außer den eben genannten unter Nr. 5, 7, 12, 13, 18, 23, 26 noch

27. „Johanna Magdalena“, 180 L.
28. „Maria und Susanna“, 110 L.
29. „Fama“, 160 L.
30. „Maria Elisabeth“, 125 L.
31. „Hoffnung“, 100 L.
32. „de jonge Martin“ [Brigg] [98 L.][1]).

Das letztgenannte Schiff war noch 1827 eins der beiden damals die ganze hamburgische Grönlandflotte bildenden Schiffe. Das andere war der 101 L. große „Aeolus“.

---

[1]) Bei diesem und dem 14. Schiffe fehlte die Lastzahl. Das Eingeklammerte sowie die folgenden Angaben auf dem St. A. H.

VII.

Von der hamburgischen Tranbrennerei.

Die Entstehung der ersten Tranbrennerei an der Elbe — auf dem Hamburger Berge vor dem Millerntor — verlegen ältere und neuere hamburgische Schriftsteller übereinstimmend in das Jahr 1649. Wahrscheinlich gehen sie alle auf die 1675 gedruckte „Hertzfliessende Betrachtung von dem Elbe-Strom ...“ des Pastors Petrus Hessel zurück, der aber auch schon vorsichtig sagt: „Davon die erste etwan anno 1649 eingerichtet worden.“[1] Genaues ist nicht festzustellen. Bereits 1840 haben vortreffliche Kenner der hamburgischen Geschichte, Männer, die aus der damals, vor dem großen Brande, noch ergiebiger sprudelnden Quelle des hamburgischen Archivs schöpfen konnten, der Syndikus Amsingk und der Archivar Lappenberg, nicht mehr als das in Erfahrung bringen können[2].

Auch über das Anwachsen der Tranbrennerei ist nicht viel bekannt. Für 1662 findet sich in den Senatsprotokollen eine Bemerkung, die wohl auf die Errichtung einer Tranbrennerei bezogen werden muß. Am 24. Oktober erklärte „dominus praeses“ mit Bezug auf die Grönlandfahrer: „Es ist noch eine andere compagnie, die kan hier keinen platz kriegen, will einen zu Neumühlen nehmen, haben es gleichwoll anmelden wollen.“ Daß es sich hierbei nicht um die Unterbringung von Schiffen handeln kann, leuchtet wohl ohne weiteres ein; bezieht man die Äußerung aber auf die geplante Anlage einer neuen Tranhütte, so bekommen die knappen Worte ein anderes Gesicht. Der Rat entschied sich dahin: „Sollen ermahnet werden, einen ohrt in unserer jurisdiction zu nehmen, wo müglich; wo nicht, so mögen sie den ohrt

---

[1]) S. 66.

[2]) Amsingk an Lappenberg 1840 März 31; St. A. H.

zur Neuen Mühlen nehmen.“ Weiteres verlautet nicht davon. 1667 wurde dann eine abermalige Vergrößerung der Tranbrennerei nötig, wovon eine geharnischte Beschwerde einiger Bewohner des Hamburger Berges vom 7. Februar 1667 Kunde gibt[1]). Sie hätten — wie sie klagten, — ohnedies seit langem unter dem großen Gestank und Ungemach der „von einem hochweisen rahte vergünstigte thranbuden“ zu leiden gehabt, und jetzt unterstünden sich einige Mitbürger gar, „dichte hinder unseren häusern unter dem sandberge nach die elbewarts ihres selbsteigenen gefallens noch ferner neue plätze abzupfahlen, umb mit derengleichen bueden zu bebauen“; werde der unmenschliche Gestank noch vermehrt und die Elbe durch die hineingeworfenen Abfälle verpestet, so sähen sie sich, wenn auch schweren Herzens genötigt, ihre Wohnungen zu räumen und sich auf fremdes Gebiet zu begeben. Der Rat beschloß, darauf den Ort von einigen seiner Mitglieder besichtigen zu lassen; Weiteres ist leider auch hierüber nicht bekannt. Wahrscheinlich wurde in diesem Jahr die Zahl der Tranhütten auf 6 erhöht, denn gegen Ende des Jahres 1674 bestanden 9[2]), und drei davon waren, wie gleich gezeigt werden wird, erst im Laufe des Sommers errichtet worden. Die außerordentliche Vermehrung der hamburgischen Grönlandflotte und die damals ungeheuren Fänge machten diese Vergrößerung nötig. Über die Verhandlungen, die dem Bau vorausgingen, belehren die Senatsprotokolle. Am 5. Juni berichtete Ratsherr Buck in der Sitzung, er habe mit einigen Interessenten der Tranbrennerei — es waren die Grönlandreeder Jenckel und Jastram — die kleine Insel vor dem Grasbrook besehen und befunden, daß ihnen dort ein Ort zur Tranbrennerei eingeräumt werden könne, worauf dieser beauftragt wurde, ein Gutachten einzuholen, „ob selbiges der vestung schadlich.“ Am 19. Juni brachten die Genannten ein dringendes Gesuch ein, ihnen einen Platz anzuweisen und der Rat beschloß: „das zwey kessell annoch beym pulverhause [wo bereits die übrigen sich befanden] undt ein kessell zum versuch auff den

[1]) St. A. H.

[2]) Hessel a. a. O.

kleinen Graszbroek gesetzet werden sollen.“ Jastram und Genossen begannen nun auf dem Grasbrook mit dem Bau der neuen Tranhütte. Am 6. Juli beschwerten sich einige Bürger darüber und darauf untersagte der Rat — dem diese Beschwerden sehr gelegen kamen, weil die Kämmerei mit der ohne ihr Befragen erteilten Erlaubnis zum Bau der neuen Tranhütten nicht zufrieden war — den Weiterbau auf dem kleinen Grasbrook. Am nächsten Tage wurde jedoch geklagt, daß trotz des Verbotes die Arbeit fortgesetzt werde. Da machte der Rat kurzen Prozeß und verfügte, „das 30 oder 40 von bawhoff nebenst einige hauszdiener nach dem kl[einen] Graszbroek fahren, ein paar von den arbeitsleuthen beym kopff nehmen undt nach des h. gerichtsverwalters dehle, umb selbige wecksetzen zu lassen, bringen undt, was daselbsten gemacht, demolieren undt alles wieder im vorigen stande setzen, auch die materialia und instrumenten nach dem bawhoff bringen sollen.“ Nun baten Kordt Jastram, Jenckel und Paul Paulsen um einen Platz am Strande der Elbe und erklärten sich bereit, 12 ß für den Fuß zu geben. Der Rat entschied, die Kämmerei solle sich bestmöglich mit ihnen einigen und ihnen einen Platz anweisen. Am 13. Juli wurde berichtet, ein Platz an der Elbe, groß genug für drei Kessel, sei frei, doch müsse erst ein Gutachten eingeholt werden, ob er der Festung schädlich sei. Der Rat erklärte sich einverstanden, jedoch mit der Bedingung, „das ihnen nicht verstattet werde, häuser dahin zu setzen.“ Alsbald wurde dort mit den Arbeiten begonnen, und nicht lange, so kam die Klage, daß dabei die Brunnenhölzer losgegraben würden, worauf die Interessenten erklärten, das, was sie weggegraben, jederzeit wieder hintun zu wollen.

Am 4. Januar 1675 ging die Tranbrennerei in Flammen auf. Bereits eine Woche später wurde im Rat berichtet, daß die Interessenten der Tranbrennerei bald mit dem Wiederaufbau der abgebrannten „thranhütten“ beginnen und daher wissen möchten, „was vor maasz ihnen wegen der höhe zu geben.“ Wie Hessel[1]) berichtet, hatte das Feuer 3 mit Tran gefüllte Packhäuser — im ganzen waren 1674 bei der Tranbrennerei 7 vor-

[1]) A. a. O.

handen — vernichtet. Sie wurden im nächsten Jahrzehnt noch öfter heimgesucht. So mußten sie 1679 zum Teil, 1686 sämtlich geopfert werden, als Christian V. die Stadt angriff. Der Rat hatte dafür eine Entschädigung in Aussicht gestellt, später aber war davon keine Rede mehr.

Über die Besitzverhältnisse ist nur wenig bekannt. Für 1671 wissen wir, daß Johann Wrede eine Tranbrennerei am Strande gehörte, und soeben haben wir für 1674 Cordt Jastram, Jenckel und Paul Paulsen als Interessenten einer zu errichtenden Tranhütte kennen gelernt. Der Besitz war wohl bei den meisten Brennereien ähnlich wie bei den Schiffen im Anteile gespalten. Für eine große, die anfangs mehreren mennonitischen Familien, später Beerend Roosen allein gehörte, liegen auch Angaben über die Größe der einzelnen Anteile vor, die recht eigentümlich bemessen waren.

Im Jahre 1839 werden — bei einer gerichtlichen Erbschaftsregulierung — als ihre Grenzen angegeben im Süden: die Elbe, im Osten: Peter Matthias Meyer Ww. Erbe, im Westen: der Pferdeborn; ein beigefügter Grundriß läßt das 30 700 Quadratfuß große Grundstück im Norden an einen Weg mit der Benennung „Bei den Tranbrennereien" stoßen. Nach einem beiliegenden Aktenstück des Jahres 1754 ist es „gelegen in het westen aan van Herzeel & Herlin Traankoockery." Wann die Brennerei errichtet wurde, ließ sich nicht feststellen. Sicher ist, daß sie im Beginn des 18. Jahrhunderts — bestimmt vor 1716 —, wahrscheinlich bereits vor 1710[1]) schon vorhanden war. Von den Besitzverhältnissen wissen wir:

$^1/_6$ gehörte Lukas Kramer (gestorben 1719) und dann seinem Schwiegersohn Beerend Roosen. Dieser kaufte nun nach und nach alle übrigen Anteile auf, und zwar:

---

[1]) In „Herrn Zacharias Conrad von Uffenbach durch Niedersachsen, Holland und England, zweyter Theil", Ulm 1753, wird auf S. 83 ff. die Beschreibung einer 1710 von dem Reisenden besichtigten Tranbrennerei an der Elbe, die einem „Menonisten" gehörte, gegeben, und auf Tafel XXXVI durch eine Abbildung ergänzt.

$^{1}/_{9}$	von	Pieter Kramer	am 10. Juni 1741 für 150 ℳ
$^{17}/_{60}$	von	Pieter & Gerrit Beets	am 28. Mai 1754 für 510 ℳ
$^{1}/_{9}$	von	Jan Cornelius Beets	am 5. Juni 1754 für 200 ℳ
$^{1}/_{20}$	von	Hermann Goverts Pieters Jan Beets Heinrich Teunis de Jager Ww.	am 28. Juni 1754 für ?[1])
$^{5}/_{18}$	von	Heinrich & Giesbert van der Smissen wahrscheinlich um dieselbe Zeit	für 500 ℳ lüb.

Das ist alles, was über die Besitzverhältnisse der hamburgischen Tranbrennereien in Erfahrung zu bringen war.

Über dass Tranbrennen liegen 2 Berichte vor, einer aus dem Jahre 1710[2]), ein anderer aus der großen Blütezeit der hamburgischen Grönlandfahrt. Dieser ist in dem 1675 erschienenen berühmten Buche des Schiffsbarbiers Friedrich Martens enthalten und soll hier wiedergegeben werden.

„Bey der trahnbrennerey vor Hamburg schütten sie das fett auß denn fässern in einen grossen höltzern trog. Auß dem trog füllen es zween männer in den grossen kessel, der dabey stehet; darin gehen zwey kardelen oder fässer specks, das seynd 120 biß 130 und 140 stübgen.

Unter denn eingemaureten kessel leget man feuer, und wird darin gekocht oder außgebraten wie man sonst feiste außbrennet. Der brenkessel oder bratpfann ist wol verwaret, wie die förberkessel; und ist gantz breit, flach wie eine bratfanne von kupfer gemacht. Wann das fett nun wol außgebraten ist, füllen sie es mit kesseln auß der pfannen in eine grosse siebe, damit das klare allein durchrinne. Das ander wirfft man weg.

Die siebe stehet auff einen andern grossen trog, welcher über die helfte mit kalten wasser angefüllet ist; damit wird das heisse fett oder trahn abgekühlet, und was noch mehr unreinig-

---

[1]) Gegen eine Forderung — von nicht genannter Höhe — abgetreten.

[2]) Vgl. die vorletzte Anmerkung.

keit im trahn ist, alß das von blute und ander unraht darzu kommen, felt im wasser zu boden, und der klare trahn oder fett treibt oben den wasser wie ander fett oder oehl. In diesen grossen trog steckt eine kleine rönne über einen andern eben so grossen trog oder kumme, wie wirs nennen; dadurch laufft das fett oder trahn, wenn der ander trog von fette bald überstreichet, in denn dritten trog, welcher gleicher gestalt mit kalten wasser außgefüllet; darin wird er ferner abgekület und klarer den in den ersten trog.

In den dritten trog steckt ein ander rönne; durch dieselbe lauft das fett oder trahn ins packhauß in einen vierten trog; daraus füllet mann das fett in die kardelen oder fässer. —

Ein kardel oder faß hält 64 stübgen.

Eine rechte trahntonne hält 32 stübgen — Die greffen brennen sie auß, machen davon braunen trahn; etliche, denen die mühe nicht anstehet, werffen sie weg und gebens denn hunden zu fressen."

Später verfuhr man ökonomischer damit. Die Walfischgrewen wurden sorgsam aufgehoben und an die Leimsieder verkauft. Die Innungsartikel[1]) der Leimsieder zu Altona und Ottensen enthielten die genauesten Bestimmungen über den Einkauf und die Verteilung nicht nur der aus der hamburgischen Tranbrennerei stammenden, sondern auch der aus Bremen und sogar aus Holland eingebrachten Grewen.

Unmittelbar bei den Tranbrennereien hatten die Grönlandfahrer ihre Packräume erbaut. 1674 waren es 7. Am 30. Juni dieses Jahres meinte die Kämmerei auf eine Anfrage des Rates, sie halte dafür, daß die Häuser am Strande beim Pulverhause von den Interessenten der Tranbrennerei „propria authoritate" errichtet seien, da sie ihr bisher noch nicht das Geringste davon gegeben hätten; sie lasse daher den Rat ersuchen, zu beschließen, daß sie jährlich ein Gewisses, sowohl für die verflossenen als für die kommenden Jahre, wie auch den Zoll davon, entrichten sollen. Darauf wurden die Ratsherren von Kampe und

[1]) St. A. H. Erwähnt bei Wichmann, Geschichte Altonas, Altona 1865, S. 82.

Meurer beauftragt, mit den Interessenten darüber zu reden, daß sie jährlich von dem Fuß Platzes 12, 10 oder 8 ß geben sollen. Am 8. Juli waren die Interessenten zur Zahlung von 6 ß bereit, jedoch nur „de futuro", worauf erwidert wurde, dann müßten billig 8 ß gegeben werden. Am 15. erklärten sie sich damit einverstanden „wenn alle prätensionen auf das verflossene nachgelassen werden." Damit war aber die Kämmerei keineswegs zufrieden und verlangte für den Fuß des Platzes, der von den Interessenten mit Gebäuden besetzt war, „de praeterito 8 ß, de futuro 12 ß." Der Rat widersprach; er wünschte, daß „praeteritum" nachgelassen, „futurum" auf 12 ß gesetzt werde. Hiermit brechen die Nachrichten darüber ab.

Zu einer außerordentlichen Abgabe auf die Tranbrennereien, einer Kontribution von 3 Prozent, sollten sämtliche grönländische Interessenten, wie aus einer von ihnen an den Rat gerichteten Bittschrift hervorgeht, 1712/13 herangezogen werden. Wahrscheinlich sollte diese Auflage helfen, die von Dänemark im Altonaer Rezeß (1712 Nov. 18) von Hamburg erpreßten 230 000 Taler zu beschaffen. Die Interessenten suchten sich dieser Last zu entziehen und führten dafür folgende Gründe an: Die meisten der noch übrigen wenigen Interessenten dieses unglücklichen Handels — es war damals in der Tat eine sehr trübe Zeit für die Grönlandfahrt — besäßen keine Packräume, sondern nur ihre Kessel unter freiem Himmel und dabei eine geringe Hütte zum Aufenthalt für den Wächter, und dafür hätten sie überdies schwere Verpflichtungen, nämlich daß „wir alle ohne unterscheid längst dem strande mit schweren kosten die vorsetzungen unterhalten müssen, damit die sandberge nicht in die Elbe schiessen und die ohnedehm knappe fahrt gar verschlemmet werden möge." Sie hatten daher nicht so unrecht, wenn sie meinten, daß sie „anstatt einer dafür aparte abzustattenden contribution . . . vielmehr eine zulängliche erkentlichkeit von dieser guten stadt meritirten." Das Verlangen einer Abgabe schien ihnen um so ungerechtfertigter, als ihnen 1686 ihre „am strande stehende packhäusser auff e. e. raths gutfinden zum besten der stadt im grunde abgebrand und dadurch ein schade

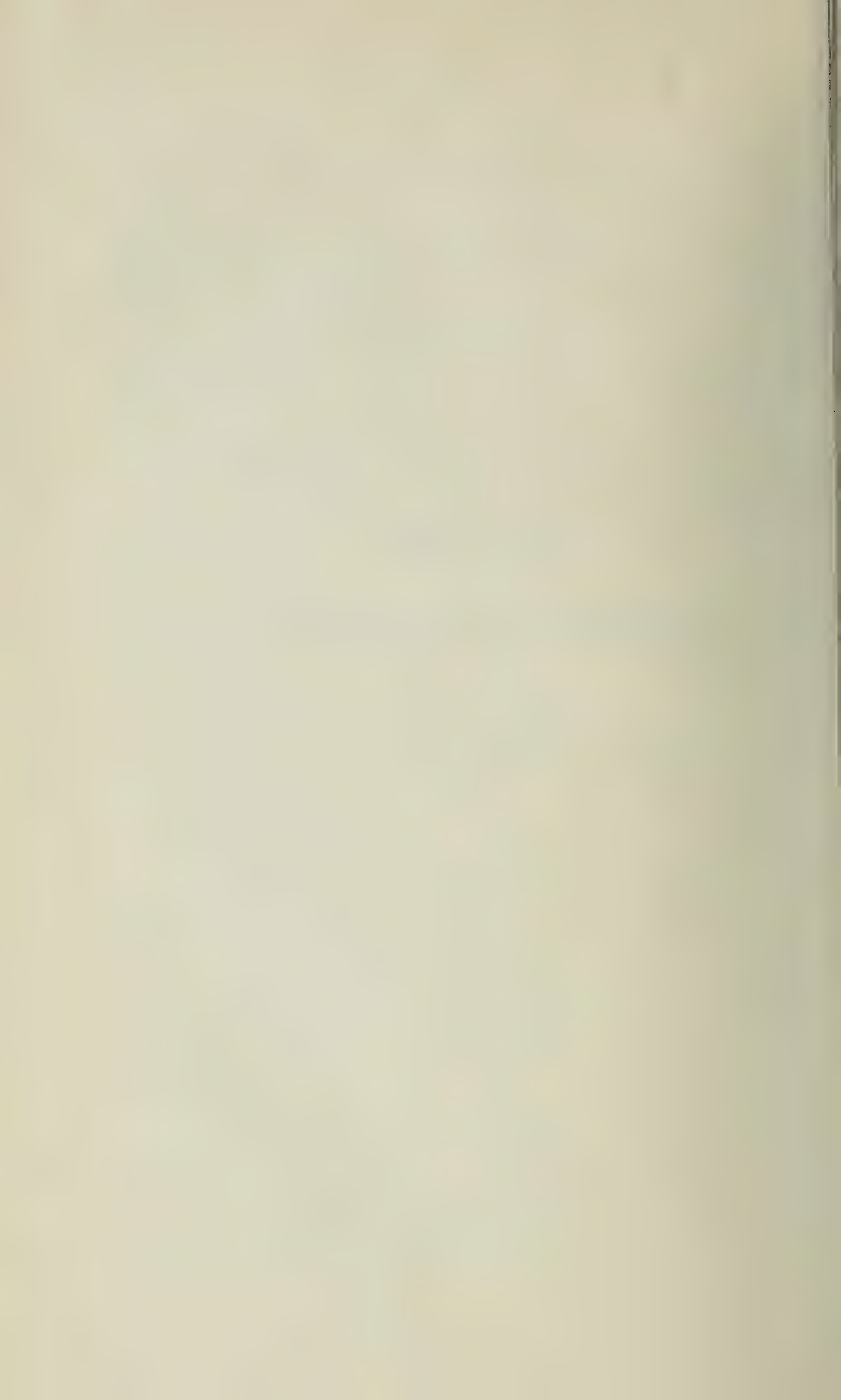
an grönl. wahren, gerethschafft und gebäuden von vielen tausenden übern halsz gebracht, auch der geschehenen zusage ungeachtet dafür weder heller noch pfennig . . . jemahlen vergütet worden.“ Über den schlechten Zustand der sonst der Stadt „so vortheiligen nahrung“ hielten sie es für unnötig, ein Wort zu verlieren, da ja ein jeder wisse, daß die Grönlandflotte von ehedem wohl 80 Schiffen leider bis auf „17 à 18“ zurückgegangen sei. Wer ein wenig in der Welt erfahren sei, fuhren sie fort, — dem könne nicht unbekannt sein, daß London „wegen des schlechten profits dieses negotium längst abandonniret“ habe; Kopenhagen, Lübeck, Emden, Glückstadt, Medemblick und verschiedene andere Städte aber hätten so geringe Rechnung in diesem Handel gefunden, „dasz sie dabey verdorben“ seien, und es fehle nicht viel, „das auch wir denselben niederlegen, zumahl wir wol mit unserm gewissen bezeugen können, das wir in etlichen jahren nichts als groszen schaden, geschweige dan drey procento nutzen (so man itzo von uns fordern will) profitiret haben.“ Als vor etwa 60 Jahren diese Fahrt begonnen worden, sei die Freude in der Stadt groß gewesen; wolle man jetzt aber diese viele Menschen nährende Handlung durch besondere Abgaben mit Füßen stoßen, so würden sie gleichsam gezwungen, „selbige entweder gar zu abandonniren oder auch auff ein benachbahrtes territorium, wohin man uns mit versprechung grosser freyheiten eiffrig locket, dieselbe zu verweisen.“ Sie seien überdies durch „die dänische postirung“[1]) verhindert, ihre Brennereien frei zu gebrauchen, so daß sich die meisten bei den vor der Absperrungslinie liegenden Kesseln einheuern, also für das Ausbrennen des Trans „ihre beutel ziehen“ müßten. „Mit wasz fug“, so fragten sie, „will man dan uns eine last auffbürden von einem dinge, dessen wir nicht meister sind, und da wir ohnedehm als bürgere die gemeine onera tragen müssen?“

Eine Äußerung des Rates hierzu ist nicht erhalten. Vermutlich blieben aber die Grönlandfahrer von der Auflage frei.

[1]) Angeblich wegen der Pestgefahr wurde eine scharfe Sperre durch dänische Truppen aufrechterhalten.

Drittes Buch.

Bremen, Lübeck, Emden.



A. Bremen.

I.

Chronologische Darstellung.

Die Anfänge der Bremer Grönlandfahrt liegen im Dunkeln. Wenn Lindeman[1]) ihren Beginn „um 1625" ansetzt, und dazu auf Grund des von ihm abgedruckten Schreibens Christians IV. von Dänemark gelangt, so muß das abgelehnt werden. Denn der König beschied die im Dezember 1621 ausgesprochene Bitte der Bremer, ihnen die Fahrt auf Grönland zu gestatten, am 10. Januar 1622 glatt ablehnend mit der Begründung, er habe wegen Grönlands — gemeint ist natürlich Spitzbergen — und des dort geschehenden Walfischfanges mit dem englischen Könige „gewisse pacta" aufgerichtet, wonach sie „beiderseits keinen andern als ihre eigene unterthanen in communionem et commercium istius piscationis admittiren" dürften; den Walfischfang „unter Norlandt und Norwegen", der „doch allen anderen nationen verboten", wolle er den Eingesessenen der Stadt dagegen allergnädigst gestatten. Aber selbst wenn der König — wozu er allerdings ebensowenig berechtigt war wie zu einem Verbote — wirklich den Besuch Spitzbergens erlaubt hätte, so wäre jedes Bremer Schiff, das sich etwa beifallen ließ, dort zu erscheinen, von den selbst sich grimmig bekämpfenden Engländern und Holländern jedenfalls genommen und eingezogen, besten Falls aber davongejagt worden, wie es ja den Basken, denen Christian IV. die Fahrt „gestattet" hatte, auch tatsächlich ergangen ist[2]). Vor 1643, dem ersten Jahre nach dem Falle der „Noordschen

[1]) S. 10. Daselbst auch die folgenden Hinweise.

[2]) Vgl. die Ausführungen in der Einleitung; Hans. Gbll. 1912 S. 435 ff., Sonderabdruck (Berliner Dissertation) S. 29 ff.

Kompagnie", wäre jeder Versuch, bei Spitzbergen fischen zu wollen, Selbstmord gewesen. Und daß Bremer von der Erlaubnis, beim Nordkap zu fischen, Gebrauch gemacht hätten, ist im höchsten Grade unwahrscheinlich. Es berechtigt also nichts zu der Annahme, „dasz vielleicht schon bald nach jenem Briefe des Königs Christian auf den Walfischfang ausgerüstete Schiffe die Weser verliessen und an dem reichen Gewinne, welchen die Spitzbergensche" — in dem angezogenen Briefe gerade nicht genehmigte! — „Fischerei in jenen Jahren abwarf, sich einen bescheidenen Theil holten." Wenn Lindeman den Beginn um 1625 weiterhin damit zu begründen sucht, daß ein halbes Jahrhundert später, 1674, von einer „wieder" gegründeten Grönlandkompagnie in Bremen die Rede ist, so wird man auch darin eine Stütze für seine Annahme nicht erblicken können.

Das erste unanfechtbare Zeugnis für die Bremer Grönlandfahrt fällt in das Jahr 1653. Am 6. Mai dieses Jahres erschien vor dem Rat der Bremer Bürger Dirich Timmermann und gab zu erkennen, er sei „durch die gnade Gottes entschloszen, mit seinem mit ledigen tönnen und fäszern belahdenen schiffe nacher Grunlandt auff den walfischfang zu fahren, auch von dannen eine schiffslahdung wallfischsspeck abzuholen und anhero zu bringen," befürchte jedoch, wegen der Seetroublen sich mit dem Schiffe nicht durchbringen zu können, wenn er nicht imstande sei, seine Neutralität hinreichend nachzuweisen. Gleichzeitig versicherte er, „dasz er das in Gruhnlandt einlahdende wallfischspeck zu keines menschen alsz zu seiner, auch seiner allhie wohnender schiffsrheder und befrachter behueff einnehmen, auch an keinem andern ortte alsz in unser statt auszulahden und einem jeglichen seiner befrachter nach auszweisz der rollen seinen theill davon zukommen laszen wolte."[1]) Es ist nicht unwahrscheinlich, daß wir hier die überhaupt erste Bremer Grönlandfahrt vor uns haben. Die Reeder sind leider nicht angegeben. Es scheint aber, als ob sie keinen Vorteil bei dem Geschäft gefunden haben, denn bereits 1656 löste sich die erste grönländische

[1]) St. A. Br.

Kompagnie — wie der Chronist Peter Koster[1]) mitteilt — wieder auf.

Bis 1674 fand keine neue Unternehmung statt. In diesem Jahre aber wurde eine neue Kompagnie aufgerichtet, die sogleich 4 Schiffe aussandte[2]). Im Dezember 1674 wurden die „intereßierte[3]) der neuwlich angerichteten grohnlandischen compagnie“ beim Rat vorstellig „wegen freygebung der consumption über die victualien oder beesters, so allhier geschlachtet und auff unsere nach Grohnlandt uff den walfischfang in seeh gehende schiffe consumiret worden.“ Darauf verlangte und erhielt der Rat eine Aufstellung[4]), in der „supplicantes dasz einmahl specificiren sollen, was sie wohl auf ein jahr nötig haben möchten“ und bewilligte ihnen darauf am 23. Dezember die Freiheiten, „welche dijenige hätten, so nach Hittlande und anderen fischländern führen“, d. h. Akzisefreiheit für alle nötigen Lebensmittel und zollfreie Ausfuhr der für die Reise erforderlichen leeren Quardeele[5]). Der Rat fügte seinem Beschlusse noch hinzu, „ein mehres hätte man ihn[en] nun oder inskunftige einzuwilligen.“ Möglicherweise ist hier das Wort „nicht“ ausgelassen, denn weitere Vergünstigungen sind ihnen nicht zuteil

---

1) II, S. 673.

2) Ebd. u. St. A. Br.

3) Als solche unterschrieben: Henrich Klugkist sen., Henrich Klugkist jun., Carsten Krevett, Statius Edzards, Arent Duntze, Dan[iel] Rouwe jun., Jurgen Baltzers, Nicolas von Rheden, Herman Schomacker, Otto Coper, Melchior Graveman, Daniel Nesenus, Weyert Hoppe, Dirck Stubbeman, Hinrich Sanders, Diderich Wolpman, Henrich Schroder Johanßen, Berend Brockman, Albert Schomacker, Henrich Koch, Gerdt Ölrichs, Diric Duißing, Wilcken Bührman, Friederich Sinning, Marten Martens Eelking, Johann Jacobs, Dirck Smit, Christian Meier, Eimer Cordes, Dirch Terhell, Dierich Jacobs.

4) Nicht bei den Akten.

5) Diese wurde ihnen am 24. März 1675, nachdem zuerst 2 grote für jedes Quardeel verlangt waren, ausdrücklich bewilligt. Übrigens gehörte diese Freiheit zu denen, die den Hitland-, Bergen- und Moskowienfahrern zustanden, war ihnen also eigentlich bereits durch den oben mitgeteilten Ratsbeschluß zuteil geworden.

geworden; man müßte denn gerade die zollfreie Einfuhr der Erträgnisse der Grönlandfahrt darunter verstehen, von der es nicht möglich war, festzustellen, ob sie bereits 1674 bestanden hat oder nicht. 1683 befanden sie sich aber schon im Genuß dieser Freiheit, da sich in diesem Jahre die hamburgischen Grönlandfahrer in einer Eingabe an ihren Rat darauf beriefen[1]). Dieser Erleichterungen erfreuten sie sich solange die Bremer Grönlandfahrt überhaupt bestand[2]).

Weil die 4 Grönlandschiffe 1674 „guten fangst thäten", bildete sich eine zweite Kompagnie, die 1675 zu den 4 Fahrzeugen der alten Kompagnie noch 2 hinzufügte[3]). Wie der Fang dieses Jahres ausfiel, ist nicht bekannt, doch scheint der Wunsch Peter Kosters, „der allerhöchste beliebe solche handlung hinferner zu segnen", in Erfüllung gegangen zu sein. 1676 liefen abermals 6 Grönlandfahrer aus, aber nicht, ohne sich nach Möglichkeit vor französischen Kapern geschützt zu haben. Der hannöversche Resident in Paris hatte ihnen nämlich die Nachricht zukommen lassen, daß die bremische Schiffahrt „gegen zahlung eines gewissen für die last" von den Franzosen „gahr nicht sollte troubilirt werden, dennoch aber mit dieser condition, dass kein einziger holländer noch hamburger sich darauff befinden müsse, ja dass ein einziger cajütjunge von feindes nation capable wäre, das gantze schiff ins verderben zu stürzen." Die Grönlandfahrer waren daher in Sorge, denn es war ihnen unmöglich „mit Bremer bootsknechten oder schiffsleuten alleine zu fahren", auch hatten sie bereits „eine ziemliche zahl von anderen nationen an-

---

[1]) St. A. H.

[2]) Auch sonst nahmen die Grönlandfahrer eine Ausnahmestellung ein. Als 1700 ein Elsfletherzollbeitrag von 12 grote für 100 rd beschlossen wurde, blieben sie davon frei. Im September und November 1701 wurde der Ehrb. Kaufmann deswegen beim Rat vorstellig, beantragte, die Grönlandfahrer, die in den beiden Jahren noch nichts gegeben hätten, dieser Auflage ebenfalls zu unterwerfen und wies darauf hin, daß auch die Bergenfahrer durch Ratsbeschluß vom 22. Juni 1700 den Beitrag zahlen müßten. Ob seinem Gesuche stattgegeben wurde, steht dahin.

[3]) Peter Koster a. a. O.

genommen und darauf ein ziemliches stück geldes expendiret." Dies trugen sie dem Rat vor und baten ihn dringend, den fremden, von ihnen angenommenen Schiffsleuten wegen der außerordentlichen ihren Schiffen drohenden Gefahr das Bürgerrecht zu verleihen. Der Rat kam — anders als der hamburgische — dem Ersuchen sofort nach und entschied am 12. März, „dasz dem eingangs gemeldten schiffvolck nach vorgezeigter liste[1]) die bürgerschaft in der neustat umb ein geringes verkaufft werden sol."

Für 1677—1686 sind keine Angaben über die Anzahl der ausgesandten Grönlandschiffe vorhanden, doch hat die Fahrt zweifellos auch in dieser Zeit fortbestanden. 1677 werden Streitigkeiten der beiden Kompagnien mit dem Amte der Tonnenmacher[2]) erwähnt, und am 19. November 1684 verpflichteten sich die namentlich aufgeführten Grönlandreeder[3]) vor dem Rate

[1]) Nicht bei den Akten im St. A. Br.

[2]) Das Tonnenmacheramt gebot seinen Meistern, keiner dürfe „vor den andern" Tonnen liefern; einer, der einem Grönlandreeder für eine Schuld Tonnen verabfolgt hatte, wurde in Geldstrafe genommen, einem anderen gar das Amt verboten; sie verlangten, die Grönlandfahrer sollten nicht mit den einzelnen Meistern abschließen, sondern mit dem Amt, alles unter dem Vorgeben. dieses habe zum gemeinsamen Holzkauf Geld aufgenommen, das nun abgezahlt werden müsse. Auf diese Weise suchten sie die Preise zu treiben, da sie meinten, daß die Grönlandfahrer nachgeben müßten. Sie irrten sich aber. Als sie 1676 für die Tonne 30 grote verlangten, die gewöhnlich 24 kostete, und auf die Weigerung der Interessenten patzig erwiderten, der Schneider könne ja keine Tonnen machen, behalfen sich die Reeder ohne sie, indem sie 600 alte Tonnen aus der Seifensiederei kauften. Sie erklärten ihnen sehr richtig, daß das Amt Geld aufgenommen habe, gehe sie nichts an, und bei den vom Amte ihnen bestimmten Meistern zu kaufen, darauf würden sie sich nimmer einlassen. Sie wollten zu den Meistern gehen, die die beste Arbeit machten und die Tonnen so hoch und genau bezahlen, als sie könnten, müßten es aber ablehnen, schlechter gestellt zu sein als die anderen Bürger, die arbeiten ließen, bei wem sie es für gut befänden. St. A. Br.

[3]) Dies waren: Eldermann Jürgen Baltzers, Bruno Heylman Dirck Wolpman, Konrad Mehne, Jacob von Berchem, Albert

durch einen feierlichen Eid, die 1677 von den Holländern schriftlich festgelegten Bestimmungen des „Grönländischen Rechts“, die sich bereits in mehreren Fällen auf das Beste bewährt hätten, in Zukunft als für sie verbindlich zu betrachten[1]). Erst seit 1687 liegen wieder über die Zahl der Grönlandfahrer Nachrichten vor, die bis 1694 Peter Koster zu danken sind und diesmal auch die Zahl der gefangenen Fische mitteilen. Darnach gingen 1687 von Bremen 7 Grönlandfahrer ab, nur 1 Schiff mehr als 1676. Die Flotte scheint sich also auf der gleichen Höhe erhalten zu haben. Der Fang war schlecht, zusammen nur 8 Fische; 4 Schiffe waren leer zurückgekommen, 1 geblieben. Auch von den 6 Grönlandfahrern des folgenden Jahres fingen 4 nichts, die beiden andern 5 Fische. Das wirkte so, daß 1689 nur 4 Fahrzeuge absegelten, aber wieder nur wenig bessere Beute machten, zusammen nur 6 Wale. Trotzdem waren es 1690 wieder 6 Schiffe, die ihr Glück im Nordmeere versuchten. Dieses Jahr ist eines der wenigen, in denen sie unseres Wissens unter dem Geleit einer bremischen Konvoi die Reise zurücklegten, und zwar nicht einer städtischen — eine solche ist für sie als Geleit auf der ganzen Reise überhaupt nicht nachweisbar[2]) — sondern eines von ihnen selbst und anderen Kaufleuten ausgerüsteten „fregat oder convoyschiffs“. Wohin die Fahrt der anderen Schiffe ging, ist nicht erkennbar. Die ganze Flotte — „das fregat mit seinen unter sich habenden schiffen nebenst denen übrigen groenlandsfahrers“ lag übrigens am 2. April bereits fertig zur Abfahrt, als die erforderlichen Kanonen noch nicht hatten beschafft werden können. Daher ging man den Rat an, er möge mit „16 bis 18 eisernen stücken, wie sie im schiffe dienlich, nicht eben der größten art, sammt den lafetten und roparden“ aushelfen. Merkwürdigerweise wünschten sie sie nur auf 3 Monate geliehen zu bekommen, während die Dauer der Reise

Schomaker, Henrich Sanders, Frans Dreyer, Henrich Klugkist jun., Albert Ellerhorst, Arnold Duntze, Daniel Meinershagen, Jobst Henrich Balcke.

[1]) Vgl. Erstes Buch Abschnitt IX und Lindeman S. 11 f.

[2]) Über die bremische Konvoifahrt unterrichtet Baaschs oft genanntes Buch.

doch gewöhnlich 4 Monate und mehr betrug, und verpflichteten sich, die ausgeliehenen Geschütze zu dieser Zeit unbeschädigt abzuliefern oder in barem Gelde zu ersetzen. Vom Verleihen wollte der Rat anscheinend nichts wissen, denn seine Entscheidung lautete, es werde ihnen „so viel man entberen könne verkaufft, justo precio und für baar geld." Über die Reise selbst wissen wir nichts. Der Fang war etwas besser, die 6 Schiffe erlegten 18 Fische, so daß „die interessanten, weilen gottlob kein schiff geblieben, diesz jahr ohne schaden davon kommen." Am 23. Februar 1691 erging dann das Plakat Christians V. von Dänemark, das den Hansestädten die Grönlandfahrt verbot. Bremen lehnte — wie im vorigen Buche ausgeführt — ein gemeinsames Vorgehen mit Hamburg und Lübeck gegen Christian ab. Es schickte vielmehr einen Gesandten nach Kopenhagen, und dieser erlangte für die Stadt gegen Zahlung von 50 Talern für jedes der 8 Schiffe die freie Fahrt. Diese brachten aber wenig Beute heim, 5 gar nichts, eins nur 5 Quardeel Walroßspeck, das siebente 3 Fische; das achte war geblieben. 1692 trat eine Besserung ein; die 7 Grönlandfahrer erlegten 22 Wale; 1693 aber kamen von 6 Schiffen 3 leer zurück, und die anderen hatten nur 6 Fische erbeutet. 1694 brachten 7 Schiffe 13 Fische, zwei nichts, eins war mit 2 Fischen von einem Dünkirchener Kaper genommen worden.

Von 1695 an liegt dann eine ziemlich lückenlose Liste über die Anzahl der ausgefahrenen Schiffe und der mitgebrachten Quardeele Speck vor, die die Entwicklung der Bremischen Grönlandfahrt veranschaulicht. Nachrichten anderer Art sind jedoch nur erstaunlich wenige vorhanden.

1695 begann ein anhaltender, rascher Aufstieg der Bremer Grönlandfahrt. In diesem Jahre liefen 8 Schiffe aus, die aber keinen die Unkosten deckenden „Segen" — nur 58,4 Q. Speck durchschnittlich — heimbrachten. Dafür waren die drei nächsten Jahre um so besser, 1696: 12 Schiffe mit 182 Q., 1697: 16 Schiffe mit 303 Q., 1698: 15 Schiffe mit 328 Q. Speck. Die Hamburger Grönlandfahrt beschäftigte in derselben Zeit 52, 58, 54 Schiffe, die durchschnittlich 121, 322, 378 Q. Speck einlieferten.

1696 hatten die Bremer — jedenfalls am 12. August — ihren Rat gebeten, das städtische Konvoischiff vor der Weser auf die zurückkehrenden Grönlandfahrer kreuzen zu lassen, da es erst am 20. September nach England abzugehen brauche. Dafür stellten sie als Gegenleistung in Aussicht: 1. Wenn das Schiff in 8 Tagen segelfertig sei, solle jedes der 50—52 hamburgischen wie der 12 bremischen nach Grönland gesegelten Schiffe 50 Taler zahlen; 2. „vermeinten sie auch auf unsern convoy 10 bisz 12 000 d. zu 5 pro cento zu zeichnen, welche premia aber von oberwändter beylage müste bezahlet werden.“ Daß sie von jedem hamburgischen Schiffe für bloßes Kreuzen vor der Weser 50 Taler in Aussicht stellten, muß höchlichst überraschen, da die Hamburger nicht nur für ihre Schiffe eine Stadtkonvoi erwirkt und dafür 15 000 ℳ︁ bezahlt hatten, sondern außerdem wußten, daß diese mit 2 holländischen Kriegsschiffen vereinigt sein werde. Es ist demnach kaum anzunehmen, daß sie sich dazu verstanden hätten, für ihre 52 Schiffe nochmals 8800 ℳ︁ zu opfern, wenngleich man meinen sollte, das Angebot der Bremer habe nur nach vorheriger Verabredung mit den Hamburgern gemacht werden können. Dem Bremer Rat schien das Ansuchen übrigens gar nicht gelegen zu kommen, er ließ sich wenigstens sehr viel Zeit. Am 1. September faßte er endlich einen Beschluß, der aber nur dahin ging, daß die Konvoiherren mit den Englandfahrern — zu deren Verfügung die Konvoi bereit lag — reden sollten. Er erreichte durch seine Verschleppungspolitik, was er gewollt hatte; am 2. September waren die hamburgischen Grönlandfahrer mit ihrer Konvoi auf der Elbe angelangt, nachdem sie bis 57⁰ mit den Holländern zusammengeblieben waren. Es ist kaum zweifelhaft, daß die Bremer sich ihnen ebenfalls angeschlossen und in den nächsten Tagen — wahrscheinlich bereits am 2. September — auf der Weser angelangt sind, wodurch sich das Kreuzen der bremischen Konvoi erübrigte[1]).

---

[1]) Lindeman hat wohl die beiden Aktenstücke, die über diese Sache unterrichten, etwas flüchtig gelesen. Wie könnte er sonst

1697 hatte von den 16 bremer Schiffen eins, „de Vreede", Kommandeur Gerd Tecklenborg, einen dänischen Paß — die einzige Erwähnung dieser Art, die für die gesamte bremische Grönlandfahrt begegnet. Es wagte daher allein die Rückreise und kam auch sicher am 18. August auf der Weser an. „Die übrigen 14 schiffe", so berichtet Peter Koster weiter, „so nach der convoy gewartet, kamen den 17. sept. auch behalten auf der weser." Trifft diese Meldung zu, so muß ein Bremer Grönlandfahrer sich nicht wie die 13 übrigen — der 16. war verbrannt — den beiden hamburgischen Stadtkonvoyen unterstellt, sondern sich unter den Schutz der 7 holländischen mit diesen zusammen fahrenden Kriegsschiffe begeben haben. Vielleicht hatte er dort das Geleit umsonst, während die 13 anderen dem hamburgischen Konvoikapitän Tamm eine Schrift zeichnen mußten, „von 150 rd. convoygeldt zu bezahlen." Der Fang, den die Schiffe mitbrachten, entschädigte die Interessenten dafür vollauf. Ja, der Segen übertraf so sehr alle Erwartungen, daß die Tonnenmacher trotz der vorbeugenden Bestimmungen der am 15. Februar dieses Jahres für sie erlassenen Verordnung[1]) außer-

---

S. 32 f. sagen, daß das Konvoischiff „im August (!) 1696 auf Ansuchen der Compagnien auf die rückkehrenden Grönlands-Fahrer zu ihrer Convoyirung in die Heimatshäfen (?) kreuzte"?

[1]) St. A. Br. Sie bestimmte: Die für die Ausrüstung der Grönland- und „Mußcovien"-Fahrer erforderlichen Quardeele und Trantonnen müßten, wenn sie von den Kaufleuten 2 Monate vorher bestellt seien, allemal gegen Abfahrt des Schiffes fertig sein; für jede fehlende Tonne od. Quardeel habe der Säumige dem Camerario 24 grote zu erlegen; 2. das gesamte Amt müsse gegen die Zeit der Rückkehr aus Grönland, „nemblich gegen außgang des junii", für jedes ausgehende Schiff 2 Last Tonnen außer den sonst bei ihnen bestellten für den Notfall vorrätig haben; für jede fehlende Tonne seien dem revidierenden H. Camerario 24 grote zu entrichten. 3. Jeder Amtsmeister solle seine Tonnen mit einer großen, erkenntlichen Brandmarke kennzeichnen, um den Schuldigen bei Lieferung untauglicher Tonnen besser finden zu können. 4. Quardeele und Trantonnen dürften nur abgeliefert werden, nachdem sie vorher geblasen worden. Vergehen gegen Punkt 3. u. 4. sollten außer vom Amt auch noch vom H. Camerario

stande waren, die erforderlichen Trangebinde herzustellen und den Kimkern gestattet wurde, solange das Ausbrennen des Specks andauere, auszuhelfen. 1698 wurde ihnen ein Drittel der zu liefernden Tonnen übertragen, was ihnen sehr zu Kopfe stieg, denn im November dieses Jahres rühmten sie sich, daß ihnen der Rat, veranlaßt durch die Klagen „über der tonnenmacher schlechte und zum verbrennen destinirte arbeit", die Verfertigung von 1200 Trantonnen zugestanden habe.

Den drei fetten Jahren folgte 1699 wieder ein mageres. Die 15 Grönlandfahrer brachten durchschnittlich nur 62 Q. Speck, während die 52 Hamburger mit 97 Q. besser abgeschnitten hatten. Die beiden nächsten Jahre entschädigten sie aber dafür. Es erbeuteten 1700: 15 Schiffe 202 Q., 1701: 18 Schiffe 302 Q. durchschnittlich; die 53 Hamburger des Jahres 1700 konnten ihnen nur 157 Q. entgegensetzen, stellten jedoch 1701 (54 Schiffe) mit 361½ Q. l. reichlich das Gleichgewicht wieder her. In dieser Weise schwankten die Fangergebnisse hin und her. Noch waren, wie man sieht, die Hamburger den Bremern in der Zahl der Grönlandflotte weit voraus, aber allmählich änderten sich die Verhältnisse. Zwar 1702 betrug es noch 58:20, 1703 noch 54:22, 1704 jedoch, wo Hamburgs Schiffahrt arg gehemmt war, 8:21! Das war ein Ausnahmefall, aber den großen Vorsprung, den die Elbstadt gehabt, konnte sie wegen außerordentlich schlechter Fänge und wegen ihrer gedrückten Lage während des spanischen Erbfolgekrieges doch nicht aufrecht erhalten. So waren Schiffe in der Fahrt 1705: 32 hamburgische, 19 bremische; 1706: 35, 19; 1707: 25, 15; 1708: 22, 15; 1709: 23, 15; 1710: 32, 18; 1711: 27, 20; 1712: 19, 19; 1713: 18, 20.

In diesem Jahre fand der Krieg, durch den Bremen weit

---

ernstlich bestraft werden. 5. Wolle ein Kaufmann von seinem eigenen Holze in seinem Hause Trantonnen verfertigen lassen, so müsse diesem ein anständiger Meister „umb ziemliche belohnung" unweigerlich zugestanden werden. 6. Der Preis solle sich billig nach dem Einkauf des Holzes richten und kein Tonnenmacher die Bürgerschaft darin überteuern, damit der Rat nicht bewogen werde, dem Amt eine bestimmte Taxe vorzuschreiben.

weniger gelitten hatte, als die größere Schwesterstadt, endlich sein Ende. Deren Grönlandflotte war während seiner Dauer von 58 auf 18 Schiffe zurückgegangen, während die Bremens sich ständig auf fast gleicher Höhe, um 20 herum, erhalten hatte. Ganz ohne Schaden war sie aber auch nicht davongekommen, denn 1705 war ein mit 17 oder 19 Walfischen beladenes Schiff vor der Weser französischen Kapern in die Hände gefallen, und in zwei anderen Jahren 1709 und 1710 waren die Bremer Grönlandfahrer wenigstens in großen Schrecken versetzt worden.

1709 wurde das Gespenst eines Verbotes der Grönlandfahrt von dem englischen Residenten im Hamburg, Wich, heraufbeschworen, und die Bremer ließen sich dadurch, wie es scheint, wirklich bange machen. Wie der Engländer der Stadt am 8. März 1709 mitteilte, sei ein Abkommen zwischen Holland, Großbritannien und Frankreich — im Jahre der Schlacht von Malplaquet!! — in Vorbereitung, das die Hansestädte vom grönländischen Walfischfange ausschließen solle. Er verfehlte nicht zu bemerken, daß er den Untergang eines der bedeutendsten Handelszweige Bremens nicht wünsche, daher dem Ministerium und der Königin die Sache der Hansestädte empfohlen habe und auch fernerhin zu ihrem Vorteile in England wirken werde. England als Beschützer fremder Seeinteressen! Dahinter mußte etwas anderes stecken, und in der Tat zeigt der zweite Teil des Schreibens ein ganz anderes Gesicht und verrät zur Genüge, warum diese Sirenentöne angeschlagen wurden. Die Hansische Grönlandfahrt — die den seegewaltigen Briten wohl Achtung einflößte, weil ihre eigenen Versuche in diesem Betriebe bisher kläglich geendet hatten — war in dem Briefe für Wich durchaus Nebensache. Ihre angebliche Bedrohung durch die Seemächte und ihre angeblich zu erwartende Beschützung durch Großbritannien dienten ihm vielmehr lediglich dazu, Bremen für Englands Wünsche willfährig zu machen. Frankreich, so führte er aus, der gemeinsame Feind — und gleichzeitiger Teilnehmer eines Abkommens mit seinen erbittertsten Gegnern?? — habe Anweisung gegeben, in Bremen („dans ces quartiers")

große Mengen Korn aufzukaufen, um es nach Dünkirchen schaffen zu lassen; einen solchen Handel mit ihren Untertanen, er sei direkt oder indirekt, werde doch die Stadt nicht dulden; er erwarte eine günstige Antwort, um der Königin von Bremens Eifer für das allgemeine Beste berichten zu können! Der Rat beeilte sich darauf zu versichern, er werde dem Aufkaufen von Getreide scharf entgegentreten und habe sich bereits durch das Schreiben Wichs veranlaßt gesehen, sechs Kaufleuten noch ein besonderes Verbot zugehen zu lassen. Zugleich dankte er für die Mitteilung der seiner Grönlandfahrt drohenden Gefahr, bat, bei der Königin dahin wirken zu wollen, daß Bremen in das geplante Abkommen über den grönländischen Walfischfang einbezogen werde, und bemerkte, er habe ein in diesem Sinne gehaltenes Schreiben an die Königin abgehen lassen. Wich hatte also erreicht, was er wollte. Darum zögerte er nicht, die Bremer wieder zu beruhigen, und teilte ihnen bereits nach 14 Tagen mit, er habe vom Staatssekretär einen Brief erhalten, laut dem die Stadt nicht zu befürchten brauche, vom Walfischfange ausgeschlossen zu werden.

Im nächsten Jahre war es etwas ganz anderes, was den Bremer Grönlandreedern Sorge machte. Der dänische König, damals noch zugleich Herzog von Oldenburg, verbot am 13. März 1710 seinen Untertanen die Annahme fremden Seedienstes. Hierdurch wurde das Zustandekommen der Bremischen Grönlandfahrt in Frage gestellt, denn ein großer Teil der in dieser tätigen Offiziere stammte aus der Bremen benachbarten oldenburgischen und hannöverschen Gegend. In ihrer Not — die Schiffe lagen fertig zum Aussegeln bereit — wandten sich die Grönlandreeder an ihren Rat und dieser unterstützte sie durch ein an die oldenburgische Regierung gerichtetets Schreiben vom 18. März. Er führte darin an, die angeheuerten dänischen Untertanen seien schon seit Wochen und Monaten für den Dienst verpflichtet, hätten auch bereits einen Teil ihres Lohnes ausgezahlt erhalten; sie zählten auch nur wenige auf jedem Schiffe, zusammen etwa 50 und seien für diese unentbehrlich, da Ersatz schwerlich aufzutreiben sei; werde den Leuten die Fahrt verboten, so habe man

die vielen Tausende Taler für die Ausrüstung der Schiffe umsonst ausgegeben. Bereits am folgenden Tage traf die Antwort ein. Sie fiel günstig aus, denn es wurde den bereits angenommenen dänischen Untertanen gestattet, bis nach beendeter Reise in ihrem Dienste zu bleiben. Zu diesem Entgegenkommen sah sich die Regierung veranlaßt einmal, weil „pericula in mora" und die Deputierten der Bremer Kaufleute erklärt hätten, nach der Bekanntmachung des Verbotes keinen dänischen Untertanen angenommen zu haben und auch weiterhin keinen mehr anheuern zu wollen; sodann aber auch, weil sie sich erboten hätten, „zu anwerbung so vieler mannschafft zu ihro kgl. may. allerunterthänigsten diensten dem sich dorten gegenwertig aufhaltenden kgl. capitain so viel möglich behülflich zu seyn." So fand diese Schwierigkeit bei der Mannschaftwerbung — der einzige Fall dieser Art, der für Bremens Grönlandfahrt bekannt geworden ist — eine für beide Teile befriedigende Lösung.

War Bremens Grönlandbetrieb während des langen Krieges dem hamburgischen allmählich gleich, im letzten Jahre sogar überlegen geworden, so stellte Hamburg sofort nach dem Friedensschlusse sein Übergewicht wieder her. Bereits 1714 waren tätig: 32 hamburgische Grönlandfahrer, 18 bremische; 1715: 40, 19; 1716: 44, 20; 1717: 49, 22; 1720: 57, 23; 1721: 61, 24; 1722: 64, 24; 1723: 73, 25. In beiden Städten erklomm hiermit die Grönlandfahrt einen Gipfel. In Hamburg war nur zweimal — 1674 mit 74, 1675 mit 83 Schiffen — eine höhere Zahl erreicht worden, für Bremen aber ist 25 die überhaupt höchste Ziffer.

In Hamburg hatte zu dem gewaltigen Anwachsen der Grönlandflotte von 18 Schiffen in 1713 bis auf 73 Segel in 1723 gewiß die Eröffnung des Robbenschlages und der Fischerei in der Davisstraße viel beigetragen. In Bremen fiel dieser Anreiz weg, denn erst 1725 gingen zum ersten Male 2 Schiffe nach der Davisstraße, als die Höchstzahl von 25 Fahrzeugen bereits erreicht war, und schon 1737 hörte die Fahrt dorthin für lange Zeit wieder auf. Der Robbenschlag aber kam gar nicht in Betracht. Es war nur von 1728—1734 und dann wieder

von 1738—1740 je 1 Schiff in diesem Betriebe tätig. Der Aufstieg, den in beiden Städten die Grönlandfahrt genommen hatte, war rasch und anhaltend erfolgt, aber er war nicht der Ausdruck dafür, daß sich dieser Geschäftszweig in einer glänzenden Lage befand. Im Gegenteil, die Fangergebnisse waren zum Teil recht schlecht gewesen, und als diese gar noch länger als ein Jahrzehnt hindurch sich wiederholten, trat der unvermeidliche Rückschlag ein. Mit Durchschnittsergebnissen von

(Hamburg) 19,5, 32, 23, 33, 59, 58, 70, 31, 34, 53, 56, 39, 64 Q. Speck.
(Bremen) 16, 24, 60, 31, 64, 47, 67, 10, 15,5, 66, 49, 60,5, 85 Q. Speck.

wie sie die folgenden Jahre brachten, konnte die Fahrt nicht aufrecht erhalten werden, und so sanken denn die Grönlandflotten beider Hansestädte von ihrer stolzen Höhe herab, die hamburgische 1742 auf 20, die bremische auf 5 Schiffe. Während sich aber die Hamburger Grönlandfahrt von ihrem tiefen Falle wieder emporarbeitete, siechte die bremische weiter dahin. 1746—1748 liefen nur je 4, 1749—1750 je 3, 1751—1755 je 2, 1757 bis 1760 je 1 Schiff auf den Fang aus. Als dieses in dem genannten Jahre verunglückte, fand auch die Grönlandfahrt ihr vorläufiges Ende.

Vier Jahre hindurch, 1760—1764, zeigte kein Schiff die Bremer Farben im Nordmeere. Aber 1765 segelten erstmalig wieder, von H. Kothe & Komp. ausgerüstet, 2 Grönlandfahrer aus, 1767—1769, in denen die Reedereien Lankenau und Albers hinzukamen, je 5, 1770—1780 je 4; 1781 waren es noch 2, 1782 nur 1. Die Fänge waren in diesen 18 Jahren mit vereinzelten Ausnahmen so minderwertig, daß sie meist nicht zur Deckung der Unkosten ausgereicht haben dürften. Die Hamburger, die in diesen 18 Jahren 775 Schiffe aussandten, erzielten bedeutend bessere Erfolge, aber trotzdem sank auch ihre Grönlandflotte von 54 Schiffen in 1769 bis auf 23 in 1782 herab. So mißlich es aber auch mit der bremischen Grönlandfahrt stand, die Reedereien Lankenau und Seekamp schickten 1783 doch wieder 2 Schiffe aus, und noch einmal begann ein Aufstieg. 1784 verließen 3 Grönlandfahrer die Weser, 1785/86 je 6, 1787: 7, 1788—1790 je 9 (darunter je 2 nach Straße Davis). 1791/92

je 8 (dar. je 2 n. S. D.), 1793:7, 1794/95 je 6, 1796/97: je 5, 1798: 6, 1799/1800: je 7, 1801/02: je 6.

Seit 1787 liefen mit ihnen gewöhnlich 1 oder 2 hannöversche Grönlandfahrer aus.

Bis 1803 war die Bremer Grönlandfahrt von jeglicher Störung frei geblieben. Mit diesem Jahre aber, in dem die Franzosen Hannover besetzten, trat hierin eine einschneidende Änderung ein. Die Engländer beantworteten diesen Schritt bekanntlich mit der Sperrung der Elbe und Weser. Zwei bremischen Walfischfängern gelang es noch vorher, den Heimathafen zu erreichen, den 4 später ankommenden aber verwehrten die Briten das Einlaufen in den Strom. Der Rat hatte sich vergebens an den Befehlshaber der Blockadeschiffe gewandt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die für die englische Nation charakteristischen „principes de générosité et d'équité" den Schiffen, die bereits vor Verhängung der Sperre unter Segel gegangen seien, die Durchfahrt gestatten würden[1]). Infolgedessen liefen diese in die Ems ein, von wo der mitgebrachte Speck teils zu Lande, teils über die Watten nach Bremen geschafft wurde, was natürlich mit erheblichen Unkosten verknüpft war. In Emden fand die Neuausrüstung der Schiffe statt und von dort gingen sie auch im Frühjahr 1804 in See. Zurückkehrend wählten sie aber nicht wieder die Ems, sondern, wie es auch die Kauffahrteischiffe taten, den Jadebusen zum Ankerplatz. Man scheint gar keinen Versuch gemacht zu haben, die Erlaubnis zur Einfahrt der Grönlandfahrer mit ihrem Fange zu erlangen, die den Hamburgern und Glückstädtern auf ihr Ansuchen bewilligt worden war. Sie mußten den eingebrachten Segen daher in der Jade löschen und von dort nach Bremen schaffen lassen. Ob die leeren Schiffe dann „nach der Weser herum" gekommen sind, wie eine von Lindeman mitgeteilte Nachricht meldet, ist doch sehr fraglich, denn nach dem „Register der zu Brake angekommenen und ausgesegelten Schiffe de anno 1793 bis 1807" hat 1804 weder ein bremischer noch ein hannöverscher

[1]) Schreiben vom 20. August. St. A. Br.

Grönlandfahrer Brake passiert. Auch wird die Nachricht dadurch nicht wahrscheinlicher, daß die Grönlandfahrer, wie Lindeman weiter angibt, im Frühjahr 1805 teils von der Ems, teils von der Jade und Weser ausgelaufen seien, denn eins der 1803 noch glücklich binnen gekommenen Grönlandschiffe segelte, nachdem die Engländer die Aus- und Einfahrt in Ballast gehender Schiffe gestattet hatten, im Frühjahr 1805 von der Weser auf den Walfischfang aus. Die Quelle Lindemans ist auch sonst nicht gut berichtet. Sie läßt die Sperre bereits im Juni aufgehoben werden, während dies tatsächlich erst am 18. Oktober geschah.

Es fragte sich nun, wo die heimkehrenden Schiffe ankern und löschen sollten. Sie nach einem fremden Platze zu beordern, war bei den grönländischen Direktoren keine Neigung vorhanden, ebensowenig bei den Archangelreedern, die eine Anzahl Schiffe von dort zurück erwarteten. Darum wandten sie sich am 14. Juli gemeinsam mit einer Bittschrift[1]) an den Rat und ersuchten ihn, durch Vermittlung des hansischen Agenten Heymann in London für ihre Schiffe mitsamt deren Ladungen die Erlaubnis zum Aufsegeln nach ihren gewöhnlichen Ankerplätzen zu erwirken. Sie erklärten, wenn ihre Fahrzeuge auf der Jade löschen und dann, um nach der Weser zu kommen, wieder mit Ballast beladen werden müßten, so entstünden ganz ausnehmend viele Kosten. Überdies würden diese tiefgehenden Schiffe in der Jade, wo sie ein jeder starker Wind an den Strand oder auf Sandbänke werfe, den größten Gefahren ausgesetzt sein. Auch finde sich dort keine Gelegenheit, die Schiffe, die im Eise und auf der See oft sehr starke Beschädigungen erlitten, wieder auszubessern, sondern sie müßten notwendig nach den Zimmerplätzen an der Weser geführt werden. Das sei aber wieder nicht möglich, ohne sie eine geraume Zeit der Gefahr noch weiterer Beschädigungen, ja gänzlichen Verunglückens auszusetzen. Schließlich erinnerten sie noch daran, daß Hamburg und Glückstadt im vergangenen Jahre mit ihren Gesuchen durchgedrungen seien. Für vier bremische und die beiden hannöverschen

[1]) St. A. Br.

Grönlandschiffe sowie für 9 Archangelfahrer sollte Heymann die Erlaubnis erbitten, und am 9. August konnte er auch melden, daß die Genehmigung erteilt sei[1]).

Im Herbst 1805 wurde dann die Sperre aufgehoben, aber bereits am 21. April 1806 erneut angekündigt. Auf 3 Grönlandfahrern weigerte sich infolgedessen das Schiffsvolk, die Reise zu machen, die beiden anderen aber liefen am 6. und 7. Mai aus. Das zuletzt ausgesegelte wurde von den Engländern genommen und nach Leith gebracht, kam wieder frei und ging von dort am 13. Juni in See. Es fuhr jedoch nicht mehr nach Grönland, sondern kehrte zur großen Unzufriedenheit der Reeder auf die Weser zurück. Das am 6. Mai ausgelaufene Schiff aber entging den Engländern und kam am 13. Juli mit 198 Q. Speck auf der Jade. an. Hier wurde es benachrichtigt, daß die Einfahrt in die Weser gestattet sei — bereits am 20. Mai hatte Heymann für Hamburg und Bremen die Erlaubnis zur direkten Rückkehr nach den Heimathäfen erwirkt — und segelte darauf nach seinem heimatlichen Ankerplatze.

Am 26. November 1806 wurde Bremen von den Franzosen besetzt. Wie wir bereits bei Hamburg gesehen, so mußte nun auch Bremen von beiden Gewalten, der englischen wie der französischen, die Erlaubnis zur Grönlandfahrt erbetteln. Der Ausfahrt im Frühjahr 1807 legten beide Hindernisse nicht in den Weg. Das direkte Einlaufen in die Weser dagegen wollte England den 3 nach Grönland gegangenen Schiffen anfangs nicht gestatten[2]). Schließlich aber ließ es sich doch noch rechtzeitig die Erlaubnis abringen[3]), wie dies bei der Darstellung der Hamburgischen Grönlandfahrt näher ausgeführt worden ist. Als dann Napoleon im Dezember 1807 angeordnet hatte, daß auch alle Fahrzeuge, die zwangsweise mit englischen Kriegsschiffen in Berührung gekommen seien, als englische Schiffe angesehen und demgemäß behandelt werden sollten, schien es um die Grön-

---

[1]) Hk. A. Br.

[2]) Heymann an Bremen (5. Mai).

[3]) Foreign Office an Heymann (26. Juni).

landfahrt geschehen zu sein. Zwar wurde der Geschäftsträger der Hansestädte in Paris, Abel, deswegen vorstellig, aber ohne Erfolg. 1809 erhielten die hamburgischen Grönlandfahrer die Erlaubnis zur Ausfahrt von Napoleon, die bremischen also wahrscheinlich auch. Aber weder von der Elbe noch von der Weser ging ein Schiff ab, weil die englische Genehmigung zu spät eintraf. 1810 wurde sowohl von England wie von Frankreich schon sehr früh der Fischfang freigegeben, von Großbritannien durch eine königliche Kabinettsordre vom 7. Februar, von Napoleon durch ein Dekret vom 9. Februar[1]). Dieses hatte folgenden Wortlaut:

„Art. 1er. La libre sortie du Weser est permise aux bâtimens brémois destinés à la pêche de la baleine et du hareng à la charge par les armateurs de souscrire une soumission portant, que les bâtimens qui seront désignés ne pourront avoir à bord à leur départ que les approvisionnémens nécessaires pour la pêche, et au retour que les produits de cette même pêche.

Art 2°. Ceux de ces bâtimens qui seront rencontrés par des bâtimens de l'état ou par des corsaires avec des cargaisons composées d'autres marchandises, seront saisis et confisqués ainsi que leurs cargaisons."

In der letzten Märzwoche, als eben die letzten Hamburgischen Grönlandfahrer in See gegangen waren, kam dann die Schreckenskunde aus England, daß die britischen Kriegsschiffe Befehl hätten, die Grönlandfahrer aufzubringen. Ob die Bremer ebenfalls noch rechtzeitig abgesegelt waren, ließ sich nicht feststellen, und so ist es fraglich, ob die bremische Grönlandfahrt bereits 1808 oder erst 1810 abermals eine mehrjährige Unter-

[1]) Der Herzog von Gaëta hatte Napoleon über diese Sache Vortrag gehalten und darauf das Dekret übermittelt bekommen. Er selbst sandte es am 20. Februar an den Minister des Äußeren Champogny, duc de Cadore, mit dem Bemerken, er habe der „administration des douanes" die nötigen Anweisungen über die Ausführung des Dekrets gegeben. Am 24. Februar gelangte es dann in die Hände Abels, des Geschäftsträgers der Hansestädte in Paris; Hk. A. Br.

brechung erlitt. Denn nachdem die Stadt am 10. Dezember 1810 dem französischen Kaiserreiche einverleibt war, konnte natürlich von irgendwelcher Schiffahrt keine Rede mehr sein.

* * *

Nach der Wiedergeburt des bremischen Staatswesens lebte auch die Grönlandfahrt wieder auf. 1814 verließen 5 bremische Schiffe die Weser, in den nächsten Jahren noch einige mehr, so daß in der Zeit von 1816 bis 1820 insgesamt 40 Grönlandfahrer in Bremen ankamen. Dann aber ging die Fahrt wieder zurück. Sie beschäftigte 1825: 4 Schiffe, von denen eins unterging, 1826: 3, von denen abermals eins blieb, 1827—1829: 2, 1830: 1. Damals stand es um den Betrieb so übel, daß „eine Actie darin zu haben für Schaden und des Verschenkens wert gehalten wurde“[1]), und 1831 wurden die beiden noch vorhandenen, für die Grönlandfahrt nicht mehr tauglichen Schiffe öffentlich verkauft. Die Fleete waren so abgenutzt, daß für sie nur 330 bzw. 405 rd. Gold erzielt wurden. Von 1831—1839 läßt sich keine Fahrt nachweisen. Erst 1840 rüstete Henrich Schröder Friedrich Sohn ein Schiff aus, das auch 1841/42 das einzige blieb. 1843 segelten dann 2 ab, 1844—1847: je 4, 1848: 2, 1849—1852: je 1, 1853—1856: je 2, 1857: 3, 1858: 2, 1859—1862: je 3, 1864: 3, 1865—1866: je 2, 1867—1872: je 1. Mit diesem Jahre fand Bremens Grönlandfahrt ihr Ende.

---

[1]) Duntze, Geschichte der freien Stadt Bremen IV, S. 290.

II.

Die Grönlandreedereien.

Die Namen der Bremer Grönlandreeder bis 1694 sind, soweit sie in den Akten des Bremer Staatsarchivs genannt werden, bereits mitgeteilt worden. Für die Zeit von 1695 bis 1800 bietet dann die Liste wenigstens die Namen der Direktoren dar. Sie sollen hier mit Ausnahme derer, die nur ganz vereinzelte Ausrüstungen vorgenommen haben, angeführt werden. Mehrere Mitglieder derselben Familie, Söhne, Witwen usw., werden hierbei nicht geschieden werden. Anderthalb Jahrhunderte hindurch, wie es für Hamburg nachweisbar war, erscheint ein Familienname nicht unter den Direktoren. Für Bremen beträgt die längste Zeit 48 Jahre.

Von 1695 bis zum einstweiligen Aufhören der Grönlandfahrt im Jahre 1760 wären folgende Namen zu nennen, von denen nach der Wiederaufnahme des Betriebes im Jahre 1765 auch nicht ein einziger wiederkehrt:

Cord Grelle 1695—1704	39	Schiffe
Peter Löning 1695—1705	27	„
Daniel (und David) Willet 1695—1700	15	„
Harmen Backer 1695—1704	11	„
Otto Giefenig 1697 und 1703	5	„
D. Lösekan 1698—1700	5	„
Henrich Eelking 1699—1718	26	„
Daniel Meinershagen 1701—1748	136	„
Peter Krefft 1701—1706	9	„
Harmen Barkey 1701—1741	192	„
Johann Lange 1703—1706, 1728—1734	11	„

Eberhard Knübel 1705—1731	86 Schiffe
W. Terhelle 1705—1709, 1711	10 „
Philip Erberfeld 1706—1729	52 „
J. B. Mühlhausen 1710—1755	188 „
Johann Tietjen 1722—1731	10 „
B. Nonne 1732—1738	10 „
G. Fehrmann 1736—1740	5 „

Nach Lindeman[1]) müßte nun zu diesen Grönlandreedereien noch die Bremer Bergenfahrergesellschaft kommen, die nach seiner Meinung von Bergen aus Schiffe auf den Walfischfang und Robbenschlag ausgeschickt haben soll. Diese Ansicht ist unhaltbar. Auf zwei Notizen stützt sich Lindemann. Für das Jahr 1721 fand er 5 von Bergen aus fahrende Grönlandschiffe erwähnt. Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß das nicht bremische, sondern bergische Fahrzeuge waren. Bergen betrieb damals selbst Grönlandfahrt. Aber immerhin zugegeben, es seien Bremer Schiffe gewesen, woraus geht hervor, daß sie von den Bergenfahrern ausgerüstet wurden? Nach Lindeman aus einem Briefe von 8. Juni 1750. Darin heißt es: „Unser Hans Fester ist allhier vorgestern von dem Grönland angelanget mit 30 Cord: [Quardeelen] Speck; er berichtet, dass alle Rubbenschläger einen mieserabel Fangst gehabt; . . . die Walfischerei betreffend, weiss er nichts von, aber nach Wetter und Wind denket er schlecht." Als Verfasser bezeichnet Lindeman Friedrich Ehlers, „Agenten der Bremer Bergenfahrer-Gesellschaft in Bergen", und als Empfänger „Hermann Meybohm in Bremen, einen der Genossen der Gesellschaft." Unrichtiger kann kaum eine Angabe sein, die mit solcher Bestimmtheit gemacht wird. Hermann Meybohm war der größte Feind der Bergenfahrer und der von ihnen bestgehaßte Mann, weil er allen Strafen zum Trotze — 1739 und 1746 je 300 rd.[1]) — mit Drontheim und Christiansund in Verbindung stand und Schiffe von dort direkt an seine Adresse nach Hamburg kommen ließ. Der Zufall will es, daß gerade für das Jahr 1750 ihre erbitterte Gegnerschaft durch

[1]) S. 58.

[2]) Hk. A. Br.

Akten des Schüttingarchivs grell beleuchtet wird. Die 1750 nur noch 3 oder 4 Mitglieder zählende Bergenfahrergesellschaft wartete seit Jahren vergeblich auf die Bestätigung ihrer Privilegien in Bergen durch den dänischen König. Die am Nordhandel interessierten, schon längst der schädlichen Monopolwirtschaft überdrüssigen Bremer Kaufleute, allen voran Meybohm, forderten darauf dringend die Freigabe dieses Handels. Dem Haß, den die Bergenfahrer deshalb gegen ihn hegten, gaben sie in einem Schriftstück vom 29. August 1750 drastisch Ausdruck, indem sie bemerkten, Meybohm, der Urheber aller Unruhe, solle gehalten sein, sich in diesen Handel, der ihn gar nichts angehe, nicht zu mischen, sondern sich, seiner Profession nach, als Grobbäcker mit seinem Backofen begnügen zu lassen! So wenig also Meybohm „Genosse der Gesellschaft", so wenig war sein Kommissionär Ehlers „Agent der Bremer Bergenfahrer-Gesellschaft." Über die angebliche Grönlandreederei der Bergenfahrer ist demnach kein Wort weiter zu verlieren.

Nach der vierjährigen Unterbrechung (1761—1764) erreichte die Grönlandfahrt auch nicht entfernt die einstige Höhe. Es bildeten sich nach und nach wieder mehrere Reedergemeinschaften, aber sie sandten meistens nur ein Schiff hinaus. Es waren folgende:

H. Kohte & Komp. 1765—1773	22 Schiffe
Joh. & D. Lankenau 1766—1792	27 „
J. C. Albers 1766—1773	8 „
Brüning Seekamp*[1]) 1774—1781, 1783—1796 1798—1800	39 „
{ Schröder & Thorbecke[2]) 1784—1789	6 „
{ G. J. Schröder* 1790—1800	11 „
{ Tideman & Ratjen 1785—1788	4 „
{ Jan Tideman* 1789—1800	12 „

[1]) Die mit * versehenen sind auch 1805 als Direktoren aufgeführt.

[2]) Ein Hermann Thorbecke ließ bereits 1758—60, damals als einziger Grönlandreeder, ein Schiff auf den Walfischfang abgehen.

Cassel & Traub & Talla 1785—1787	3 Schiffe
Cassel & Traub* 1788—1800	18 „
Luder (seit 1789 Albert) Stavenüter 1785—1799	17 „
G. Henrich Norwich 1787—1793	7 „
Isac Suhling 1790—1792, 1797	4 „

Die Firma Brauer & Sohn führte von 1794 ab die Direktion der beiden hannöverschen Schiffe. Erst nach 1816 gingen sie in ihren Besitz über und fortan unter bremischer Flagge nach Grönland.

In derselben Zeit waren Besitzer des 240 Lasten großen Schiffes „See-Einhorn": Isac Suhling, Hermann Heymann, Friedrich und Eberhard Delius, Carl Ludwig Brauer & Sohn, Osterloh & Sohn, Cassel & Traub & Söhne, Hermann Hagedorn & Sohn.

In den 1840er Jahren erscheinen als Grönlandreedereien: E. Hoffschlager & Komp., Vegesacker Kompagnie, O. Hagemann, Henrich Schröder Friedrich Sohn.

III.

Bremische Grönlandschiffe.

Über Größe, Bauart, Herkunft der Grönlandschiffe waren nur die folgenden spärlichen Angaben zu ermitteln[1]):

1. „Juffrouw Anna", ein 1709/10 in Bremen gebautes Fleutschiff von 180 Lasten, als Grönlandfahrer gebraucht 1710 bis 1750, wo es wegen Alters verkauft wurde.
2. „Susanna", ein 1714 in „Saardam" (wohl Zaandam!) gebautes Fleutschiff, das von Henrich Eelking für 17250 G. mit allem Zubehör erworben wurde. In der Grönlandfahrt ist es von 1715—1751 nachweisbar.
3. „Oranjeboom", ein 1716 in Amsterdam gemessenes — vermutlich also auch gebautes — Fleutschiff, das 1718—1748 von Bremen nach Grönland fuhr.
4. „Compas", ein ca. 50 Lasten großes Galiotschiff, das 1732 für 5000 Mk. Neukourant in Lübeck gekauft wurde; es ging 1738—1740 auf den Robbenschlag.
5. „Engelbertus", ein 1733 in Lübeck gebautes Fleutschiff, fuhr 1745—1760, wo es blieb, nach Grönland.
6. „Lucie Margreta", englischer Herkunft, 200 Tons groß, 1766 in London für 700 £ gekauft; Bremer Grönlandfahrer 1767 bis 1792.
7. „Drei Freunde", 1760 in Zaandam gebautes Fleutschiff, 1785

[1]) Wo nichts anderes bemerkt, aus Bielbriefen des St. A. Br. Die Feststellung, in welchen Jahren die Schiffe in der Grönlandfahrt Verwendung fanden, geschah mit Hilfe der mehrfach genannten Liste. Die Schiffsnamen sind von 1695—1798 sämtlich verzeichnet.

bis 1803, dann wieder 1806 als Bremer Grönlandschiff nachweisbar.

8. „Verguldete Robbe", 1784—1786 in Bremen erbautes Brigantinschiff, fuhr 1787—1790 von Bremen nach Grönland.

9. „Eintracht", 1785 in Bremen gebaut, geht 1787—1798 nach Grönland, wird 1799 ohne Fleet für 18 500 Taler verkauft, macht eine Reise nach Ostindien, fährt 1803 wieder, jetzt „Visurgis" genannt, nach Grönland.

10. „Wallfisch", 1797/98 in Bremen erbautes, [ca. 230 Lasten großes][1]) Dreimastschiff, seit 1798 in der Grönlandfahrt verwendet, darin noch 1820 nachweisbar.

11. „See-Einhorn", 1808 in Vegesack gebautes, ca. 240 Lasten großes Barkschiff.

In den 1840er Jahren fuhren nach Grönland[2])

12. „Elard", bezeichnet als „Schiff" von 260 Lasten.

13. „Amphitrite", 1825 in Vegesack gebautes, 100 Lasten großes Galiotschiff.

14. „Charlotte & Luise", 1825 in Husum gebaute Brigg von 112 Lasten.

15. „Weser", 1828 in Elbing gebaute Brigg von 185 Lasten. Das Schiff wurde 1865 zu einem Dampfer umgebaut und fuhr seitdem in „Bienenkorb" umgetauft, unter hannöverscher, seit 1867 preußischer Flagge nach Grönland.

16. „Stern", 1836 in St. Magnus bei Vegesack gebaute Brigg von 70 Lasten.

In den 1860er Jahren fuhren

17. „Hudson", 229 Lasten groß[3]).

18. „Aurora", 49 Lasten groß.

---

[1]) Wie Lindeman S. 51 berichtet, wurde ein Rumpf von zirka 230 Lasten in Auftrag gegeben. Der Schiffbauer sollte dafür 9700 Taler bekommen.

[2]) Nr. 12—16 aus dem „Verzeichnis der Bremischen Seeschiffe".

[3]) Lindeman S. 78.

B. Lübeck.

Für die Grönlandfahrt Lübecks liegen nur einige kümmerliche, zerstreute Bemerkungen vor. Wahrscheinlich hat bis 1657 einschließlich kein lübisches Schiff Spitzbergen aufgesucht. Das belegen die bis zu diesem Jahre veröffentlichten Sundzolllisten. Neun Jahre später aber waren wenigstens 2, vielleicht sogar 3 lübeckische Grönlandschiffe in der Walfischerei tätig. Diese Kunde verdanken wir dem ältesten Berichte, den ein deutscher Grönlandfahrer geliefert hat, dem bereits genannten Buche des Bremers Christian Bulle, der im Jahre 1666 auf einem hamburgischen Fahrzeuge eine Reise nach Spitzbergen mitmachte. Am 31. Mai kam sein Schiff nachts im Nebel — nachdem bereits gegen Mittag 77° 55' gemessen worden waren — einem anderen bedenklich nahe. Man rief es an und erfuhr, daß es „ein Lübischer Mann"[1]) sei. Am 13. August, als sie „bey die suedkaep, das ende von Groenlandt" [Spitzbergen] angelangt waren, setzten die Hamburger „mit noch 2 Lübeckschen Schiffen"[2]) ihren Kurs nach Hause. Befand sich der am 31. Mai angetroffene „lübische Mann" nicht unter diesen, so waren 1666 wenigstens 3 Walfischfänger der Travestadt in Spitzbergen gewesen. Zwei Jahre später wurden in Lübeck 2 Grönlandfahrer von 130 und 150 Last vom Stapel gelassen. Da damals für die dort erbauten Schiffe eine dreijährige Sperrfrist bestand, darf man wohl annehmen, daß sie in der eigenen Grönlandfahrt Verwendung fanden, und dasselbe wäre dann für 3 andere Fahrzeuge von 130, 160, 135 Last zu schließen, die 1674, 1675,

---

1) S. 5.

2) S. 21.

1676 auf lübischen Werften fertiggestellt wurden[1]). Für 1674 läßt sich auch sonst Grönlandfahrt von der Trave aus nachweisen. In einer Bittschrifft vom 7. Dezember 1674 machten die hamburgischen „Interessenten der Grönländischen Kompagnie" ihren Rat darauf aufmerksam, daß der dänische König Friedrich III. den lübischen Walfischfang begünstige; er vergönne nämlich — wie sie wohl nicht ohne Mißbehagen mitteilen mochten — „denen Lübeckschen bürgern, das sie mit ihren Grohnlandschen schiffen durch den Sundt zollfrei passiren mögen."[2])

Zu Beginn des Jahres 1680 jedoch bestand in Lübeck keine grönländische Kompagnie mehr. Denn am 16. Januar machten Bürger der Stadt Vorschläge zur Begründung einer Grönlandfahrerkompagnie. Das Schriftstück, in dem diese vorgetragen wurden, ist erhalten und wird im Archiv des Rigafahrerkollegiums aufbewahrt[3]). Wären nur sie, nicht auch die bereits angeführten zerstreuten Beweise für das Bestehen lübischer Grönlandfahrt in den 60er und 70er Jahren des 17. Jahrhunderts auf uns gekommen, so würden wir unbedingt zu der Annahme gelangen, daß vor 1680 kein Versuch zur Aufrichtung einer Walfischfangkompagnie gemacht worden ist. Es wird nämlich mit keiner Silbe der Tatsache gedacht, daß die Stadt noch wenige Jahre vorher Grönlandfahrer ausgeschickt hatte. Nicht von einem Wiederaufrichten eines eingegangenen Betriebes wird gesprochen, sondern lediglich gemahnt, daß man „auch bey dieser statt eine groenlandsfahrth auf den wallfischfangk zu stabiliren suche und darin dem guten exempel der Holländer, Hamburger, auch anderer geringen örter, alsz Stade und Glückstatt, ... nachfolge!" Es zeigt sich hier wieder einmal, wie irreführend

---

[1]) Baasch Schiffbau S. 54.

[2]) St. A. H. Zum Teil bei Lindeman S. 11, wiedergegeben.

[3]) Auf eine Anfrage, ob das Lübecker Archiv Material für die Grönlandfahrt enthalte, lautete die Antwort leider verneinend, doch hatte Staatsarchivar Dr. Kretzschmar die Freundlichkeit, auf die oben erwähnten „Vorschläge" aufmerksam zu machen, die bereits in „Neue Lübeckische Blätter" 10. Jahrg. 1844, S. 314/15 veröffentlicht sind.

der Schluß ex silentio sein kann, auf den man doch oft nur ungern verzichten wird.

Der Aufruf an „getreue patrioten“ — etwas anderes sind diese Vorschläge nicht — sieht im grönländischen Walfischfange ein geeignetes Mittel „wordurch das hinfallende commercium ein wenig unterstützet und nach und nach wieder zu gutem aufnehmen und wachsthumb befodert und gebracht werden könte“, zumal die Fahrt von Lübeck aus weit bequemer und mit weniger Kosten betrieben werden könne als von den an der Westsee gelegenen Plätzen. Seien doch daselbst nicht nur die Schiffe und die Lebensmittel wohlfeiler zu haben, sondern überdies der Tran — „wan Gott seegen verleyhet“ — 2 und 3 rd. lüb. höher auszubringen als in Hamburg.

Der Betrieb sollte von der zu gründenden Kompagnie gleich in größerem Maßstabe, mit 6, 8 oder 10 Schiffen aufgenommen werden. Die Kosten wurden für 6 Schiffe von 120 bis 160 Lasten, frei in See mit der vollständigen Ausrüstung und dem auf 2 Monate vorauszuzahlenden Volkslohn auf ungefähr 120 bis 130 000 M℔. veranschlagt. Eintritt in die Kompagnie sollte nur haben, wer wenigstens 100 rd. zeichne. Für die Verwaltung waren in Aussicht genommen etwa 6 Personen und ein Buchhalter, der durch Eid zu verpflichten sei, jährlich richtige Abrechnung zu halten. Jedem Interessenten solle die „inspection der administrationrechnung“ freistehen und nach Rechnungsabschluß „von dem, wasz durch Gottes gnade und seegen gewonnen, seine portion pro rata auszgekehret werden.“ Um etwaigen Mißbräuchen der 6 Direktoren, besonders jedem Unterschleif beim Einkauf vorzubeugen, sollten jährlich zwei von ihnen ausscheiden und durch Wahlen ergänzt, sie insgesamt aber dazu verpflichtet werden, die alljährlich benötigten Gerätschaften und Lebensmittel allemal durch einen aufrichtigen Makler einkaufen zu lassen, und zwar nicht bei ihnen oder anderen Interessenten, sondern da, wo die beste und preiswerteste Ware zu finden sei. An diese Darlegungen schloß sich die Aufforderung an „treuhertzige patrioten“, durch Unterschrift und Siegel

ihren Beitritt zu erklären und die Höhe der Summe, die sie einschießen wollten, anzugeben.

Wie es scheint, ist der Aufruf nicht ungehört verhallt, denn 3 Jahre später wird Lübeck in einer Bittschrift der hamburgischen Grönlandreeder unter denjenigen Walfischfang treibenden Plätzen genannt, „alsz welche mercklich dabey floriren.‘[1]) Noch vor 1688 muß jedoch wohl eine abermalige Unterbrechung der Fahrt eingetreten sein. In der 1688 abgeschlossenen, 1707 zu Halle erschienenen „Nachricht von der Stadt Lübeck“ des Heinrich Ludwig Gude heißt es nämlich: „Nach Grönland, auf dem wallfischfang hat ihnen die farth niemals recht gerathen wollen, dahero sie selbige auch eingestellet.“ 1691 dagegen war Lübeck sicher noch an dem Betriebe beteiligt. Als zu Beginn dieses Jahres die Gefahr auftauchte, daß der Kaiser auf Wunsch der Generalstaaten den Hansestädten die Fahrt verbieten könne, erhob die Stadt frühzeitig dagegen Einspruch und zwar nicht nur „krafft führenden directorii“. Sie vertrat dabei durchaus ihre eigenen Interessen, übertrieb aber natürlich arg, wenn sie erklärte, das Einstellen des grönländischen Betriebes werde Lübeck „totaliter ruinieren“ und zur Zahlung der Reichssteuer „inhabil machen“.[2]) Fünf Wochen später, am 23. Februar, verbot dann Christian V. von Dänemark den Hansestädten die Grönlandfahrt. Wie sich Lübeck hierzu gestellt hat, war nicht in Erfahrung zu bringen. Von Hamburg war es aufgefordert worden, „krafft führenden directorii“ ein Schreiben an den Kaiser aufzusetzen und an den Dänenkönig eine „gründliche remonstration“ loszulassen[3]). Ob und wie es diesem Wunsche nachgekommen ist, steht dahin. Übrigens dürfte das Verbot Christians V. die Grönlandfahrt Lübecks in den Jahren 1691 und 1692 eben so wenig gehindert haben wie die der beiden Schwesterstädte. Hatte der König Bremen und sogar Hamburg, auf das es ja eigentlich nur abgesehen war, gegen — allerdings

---

[1]) St. A. H.

[2]) Stb. H.

[3]) St. A. Br.

verschieden bemessene — Bezahlung die Erlaubnis zum Walfischfang erteilt, so wird er mit Lübeck schwerlich anders verfahren sein. Durch den Kopenhagener Rezeß von 1692, in dem Hamburg für alle bluten mußte, gab er ja dann die Grönlandfahrt endgültig wieder frei.

1697 wurde die lübische Flagge noch von einem Schiffe bei Spitzbergen gezeigt. Es ist merkwürdigerweise keine deutsche, sondern eine — allerdings vorzüglich unterrichtete — englische Quelle[1]), der wir diese Kunde zu danken haben. Sie verrät uns sogar noch mehr, nämlich daß die Lübecker in diesem Jahre, das den Hamburgern und Holländern einen sehr reichen Fang bescherte, nur ½ Fisch von 17 Quardeelen Speck mit nach Hause nehmen konnten. Das ist die letzte positive Nachricht über den Walfischfang der Travestadt. Wir besitzen aber noch eine negative. In einer Eingabe aus dem Jahre 1712/13 konnten die Hamburgischen Grönlandreeder, um die üble Lage ihres Betriebes darzutun, u. a. anführen, Lübeck und andere Orte hätten „so geringe rechnung in diesem handel gefunden, dasz sie dabey verdorben sind.“[2])

---

[1]) Zitiert bei Conway S. 226. Die Zuverlässigkeit der Quelle konnte bereits S. 227 betont werden.

[2]) St. A. H.

4u

C. Emden.[1])

I.

Die Unternehmungen bis 1698.

Emden, die unter dem Schutze Hollands stehende und gleichzeitig zum Reiche gehörige Stadt, war einer der ersten deutschen Hafenplätze, der nach dem Falle der „Noordschen Kompagnie", Ende 1642, zur Grönlandfahrt rüstete. Unverzüglich taten „zu vermehrderung gemeiner kauffhandel und der burgerey nahrungk einige guthertzige sich zusahmen", um von der Ems aus einen grönländischen Betrieb zu eröffnen, und Bürgermeister und Rat der Stadt stellten für die — mit einem Kapital von 12 000 Talern gegründete —[2]) Kompagnie besondere Vergünstigungen in Aussicht. Bereits im Frühjahr 1643 gingen einige Schiffe — wieviel ist nicht ersichtlich — von Emden auf den Walfischfang aus, und am 3. Juli erhielt die „compagnie des grönländischen fischfangs" auf ihr Ansuchen „bey der groszen mühlen ansz tieff der korbemachers werfft" einen Plan „provisionaliter" zugewiesen, „da sie das speck der wallfischen kochen und den traen bereiten möchten." Ob an dieser Stelle tatsächlich die Brennerei errichtet wurde, ist jedoch fraglich, da tags darauf 44 Bürger Einspruch erhoben und den Rat baten, für die Trankessel einen außerhalb der Stadt gelegenen Platz anzuweisen).

[1]) Wo nicht anderes bemerkt, sind die Nachrichten den Akten des R. A. E. entnommen.

[2]) In einem Aktenstück vom September 1650 wird gesagt, daß 1/80 Anteil 150 Taler betragen habe.

[3]) „Wan aber eine gantze bürgerschafft des orts wegen des uberaus groszen und unerträglichen gestancks nicht allein

Die erste Reise ließ sich gut an, da „Gott der allmechtige die neue grunlandische compagnie mit einem zimblichen fischfanck diesz jahr gesegnet“ hatte. Nunmehr zögerte der Rat nicht länger, das junge Unternehmen durch Vergünstigungen zu unterstützen. Am 6. Oktober gewährte er das „octroy wegen der Gronlandischen compagnie“, das 10 Jahre vom Ausstellungstage ab in Kraft bleiben sollte. Sämtliche Materialien und Geräte, Holz, eiserne oder kupferne Tonnenreifen usw., die nicht in Emden zu haben seien, durften demnach zollfrei eingeführt werden, ebenso der benötigte Torf und das Brennholz, sofern es zu Schiffe gebracht werde. Von der Bezahlung des Zoll- und Krangeldes für den eingebrachten Fang sollten die Grönlandfahrer befreit, jedoch gehalten sein, ausgehenden Tran zu verzollen. Nur wegen des in diesem Jahre bereits eingelieferten Specks mußten sie sich mit dem Kranmeister vergleichen. Weiter wurde bewilligt, daß die nicht verbrauchten Lebensmittel, für die das Gebührende schon zuvor erlegt sei, ohne weiteres Entgelt aus den ankommenden Schiffen frei ans Land gebracht und von den Trankochern verzehrt werden dürften, freilich mit der Bedingung, daß sie gehörig angegeben und „alle fraudes und betriegerey verhuetet und praecaviret werden muegen“; ebenso sollte es mit dem übrigbleibenden Holze gehalten werden.

Einige Wochen später erteilte der Rat ein weiteres Privileg. Am 16. November erbat Hendrick Harmens van Lehr, zugleich im Namen der Kompagnie und sämtlicher Winkelierer der Kramerordnung für sich eine Verschreibung für die Zubereitung der

---

uber die maszen sehr dardurch discommodiert werden, sondern auch die wohnungen nähist dabei gelegen verlaszen und unbewohnet stehen laszen musz, ja solches die bleichen gantz und gahr verderben undt sonderlich die brouwereien, so denselben gestanck nicht vertragen können, hierdurch gantz und gahr zernichtigen würde, deszwegen auch zu Horn, Ambsterdam, Rotterdam und an andere örter, daselbst solch walfischesspeck gesotten wirt, die hütten und keszeln auszerhalb der statt geschlagen und gesetzet werden, damit wegen des groszen gestanckes keine kranckheiten, wie man in anfang genugsamb erfahren, weiter graßieren möchte, alsz gelanget . . . . .“

Walfischbarten, damit die Grönlandreeder nicht nötig hätten, sie nach Holland zu schicken, die Winkelierer, sie von dort wieder zurückzuholen; er allein in der ganzen Stadt habe diese Tätigkeit von Jugend auf erlernt, bereits einen Teil Barten von der Kompagnie erstanden und alle Vorbereitungen für die Arbeit getroffen. Am 21. November beschloß der Rat die nachgesuchte Vergünstigung, schränkte sie jedoch durch die Bedingung ein, „dasz, wann supplicant etwa alle solche bahrten nicht zubereiten möchte können, herren burgemeisteren und raht alsdann anders hierinne zu versehen vorbehalten seyn solle."

Bis 1650 erfahren wir dann außer einigen belanglosen Bemerkungen[1]) nichts von Emdens Grönlandfahrt. Im September dieses Jahres aber wandte sich ein Mitglied der Kompagnie, Jeldert Janßen Göting (und Konsorten) an den Rat mit dem Ersuchen um Zulassung einer neuen grönländischen Kompagnie. Am 17. September forderte der Rat die alte Gesellschaft auf, etwaige Einreden vorzubringen, die Bittsteller aber, ihre Eingabe zu begründen. Beide Teile ließen ihre Schriftsätze von einem Anwalt anfertigen. Der Vertreter der „geoctroyerden gronlandische compagnie" berief sich zunächst auf einen Anschlag des Rates, durch den dieser vor der Erteilung des Oktroi bis zu einem bestimmten Tage jedermann den Beitritt zu der Kompagnie freigestellt habe mit der „expreszen verwarnung, dasz nach darin angesetzter zeit der wegh, sich anzugeben, versperret und der acces zu dieser compagnie benommen sein und bleiben solle"; das Oktroi könne also nur für die eine Kompagnie gelten. Dann ließ er nichtrechtliche Gründe folgen; die Interessenten hätten anfangs und auch weiterhin, wie man so sage, keine Seide gesponnen, so daß „ein achtzigste parth, so 150 rthlr. gekostet, vor 60 rthlr. ist von vielen verkaufft worden"; ja die ganze Kompagnie wäre fast zugrunde gegangen, „wan nicht ein und ander daran fast gehalten und das euszerste dabey gethan"; erst jetzt habe es „etwas proufiten abgegeben, wodurch die vor-

[1]) E. Jb. XIV, S. 324. Dort wird ein „Hopman Hessel Budde" erwähnt, der vielleicht ein Mitglied der Grönlandkompagnie war.

gelittene schaden subleviret werden konnen"; nur wenn die Kompagnie zu schwach, Schiffe zum Walfischfange auszurüsten, oder wenn Anschlag und Oktroi der städtischen Behörden null und kraftlos seien, könne dem Gesuche stattgegeben werden; das Erste sei aber mitnichten der Fall, vielmehr erbiete sich die Kompagnie, „dasz, da nohtigk und rathsamb, sie noch ein schiff oder mehr wollen dazu employeren"; das Zweite aber zu sagen, „solte eine religio und unverantwortlich sein", und man verhoffe nicht, daß die Bittsteller „sich solches auch dorffen einbilden"; dem Rate aber werde es „verkleinerlich" sein, die von ihm „selbsteigene, reifflich ertheilte placcaten und octroy uffzuheben", zumal durch eine neue Kompagnie das allgemeine Beste nicht befördert werde, „sondern es nur strecket zum untergangh von anwalts principalen, die mit gefahr und avontuer dies werck angefangen und dahero dies octroy bekommen" hätten. Infolgedessen bitte er „die gegentheilige importune imploranten mit ihrem unzeitigen suchen abzuweiszen" und seine Auftraggeber bei der erlangten Verschreibung „festiglich zu mainteniren."

Der Anwalt der Bittsteller, J. Dinclage, führte dagegen für die Errichtung einer neuen Kompagnie folgende 5 Punkte an: „1. Dasz der impetranten suchen ist streckend zu dieser stadt schiffahrt undt trafficques groszen gedejen undt verbeszerungh;
2. dasz durch diese vorhabende grönländische händell dieser stadt zollen undt imposten durch wiederauszführungh der gebranten traen merklich adaugirt und verbeszert werden;
3. ja auch hierdurch dieser stadt burgere undt einwohnere alsz backer, brauwer, lakenkramer, cuiper, schmitt und tauwschläger wie auch schmackschiffere undt arbeitsleute ihre nahrungk ansehenlich gebeszert werden kan;
4. impetranten seind nicht wehniger alsz impetraten dieser stadt burgere, tragen auch nicht weniger als gegenere stadts lasten und schwerigkeiten;
5. aus von impetraten bejgebrachtes octroy art: 5to im geringsten nicht erfindtlich, dasz p.^{m} p.^{m} burgermeister und raht der opponierenden compagnie solcher gestaldt dasz octroy indulgiret haben, dasz auch nicht andere implorirende dieser stadt burgere

ebener gestaldt damit von ew. undt hochgel. gst. wehrender zeit vorgezeigtes octroys sollen muegen begonstiget werden.“

Der Rat folgte diesen billigen und zutreffenden Ausführungen und gewährte den Bittstellern am 23. September sämtliche Freiheiten, die das Oktroi vom 6. Oktober 1643 zugestand, mit der Anmerkung, die Vergünstigungen sollten „sich zuegleich endigen mit der zeit, so in dem obgemelten octroy verfaszet, alszdan sie allerzeith umb weitererstreckung anhalten mögen“, und nicht ohne die Mahnung beizufügen: „Sollen beyderszeitts sich enthalten, dasz der eine den anderen in ihren negotien nicht hindere noch benachtheile, sondern in guter einigkeit, wie burger gezihmet, ihre absonderliche negotien üben.“[1])

Hiermit war die Grönlandfahrt tatsächlich für jeden freigegeben worden, und es ist wohl anzunehmen, daß der Betrieb in den nächsten Jahren infolgedessen zunahm. Bis dahin dürfte er, da ja das 1643 eingeschossene Kapital nur 12 000 Taler betrug und die Kompagnie noch dazu jahrelang mit Verlust arbeitete, schwerlich mehr als 2 Schiffe beschäftigt haben. Am 1. September 1653 aber aber konnte der Rat bereits bemerken, daß „vermittelst gottlichen segen verscheidene gröenlandische compagnien dieses ortsz auffgerichtet und mit unseren octroien unndt begunstigungen [jedenfalls wohl Erneuerungen des Oktroi von 1643] versehen worden sein“, fügte jedoch auch hinzu, daß „solliche

[1]) Drei Jahre später, am 1. September 1653, sah sich der Rat veranlaßt, die verschiedenen grönländischen Kompagnien darauf hinzuweisen, daß es nicht ratsam sei, Streitigkeiten „von dem einen wieder den anderen der compagnien oder wieder die samptliche compagnie durch appellation oder sonsten an andere gerichten auszerhalb dieser stadt zu ziehen“, da „solche weitläuffigkeiten in sachen der compagnie unndt dieszfalsz vieljährige proceszen dem gemeinen besten hochschadtlich unndt zu ruin der compagnien gereichen würden“; daher erläutere der Rat das Oktroi dahin, daß keiner zu solchem Tun befugt sei, jedoch solle es niemandem benommen sein, „soferne jemand sich dieses ortz beschwäret achten wolte, . . . per supplicationem, revisionem oder sonsten seine gravamina zu deducieren undt auszzufuhren undt vorschickungen darob an andere unparteiliche solcher sachen erfahrne richtere zu bitten“.

compagnien noch vermehret werden konten." 1655 bestanden wenigstens 3 Kompagnien, „de olde groenlantse compagnie", „die groenlantse compagnie . . ., daer Harmen Hindricks Kuper commandeur op is" und „die groenlantse compagnie genaemt die leuwe"[1]) (ein Grönlandfahrer hieß „der goldene Löwe"). 1656 wird noch eine andere Kompagnie genannt, die wenigstens 2 Schiffe ausrüstete und deren Mitglieder wahrscheinlich Peter David Holstein und Hopman Toede Reins (1657) waren. 1657 wird dann noch eine Kompagnie erwähnt, der „Lut: [Leutnant?] Dirk Garbrants" angehörte, ein Name, den noch 1680 ein Grönlandreeder (Hauptmann Garbrandt Dirk Garbrandtz) trägt. 1657 waren 9 Schiffe von Emden auf den Walfischfang gesegelt, die aber wohl sicher zum Teil nicht Eigentum der grönländischen Kompagnien, sondern nur von ihnen geheuert waren. Von diesen gingen nicht weniger als 4 im Eise verloren. Gleichwohl nahm die Grönlandflotte im nächsten Jahre noch zu. Im August 1658 kamen 10 wohlbeladene Fischereifahrzeuge glücklich heim, „waaronder hopman Elias Duifs schip met tien vissen was." 1660 sind sogar „vyftien Emder groenlandsvaarders aldaar behouden binnen gekomen." Das sind die einzigen zahlenmäßigen Angaben, die bis zum Ende des 17. Jahrhunderts für Emdens Grönlandfahrt vorliegen!

Vermutlich bildete 1660 mit 15 Schiffen den Gipfel der Emder Grönlandfahrt, denn im folgenden Jahre erließen die Generalstaaten ein Plakat, das allen die Ausfuhr holländischer Schiffe und Fischereigeräte, den Seeleuten das Dienen auf fremden Fahrzeugen untersagte. Hierdurch wurde Emden schwer getroffen, da es weder das eine noch das andere zu entbehren vermochte. Bereits 1653 hatten die Generalstaaten die Stadt um Auskunft über ihre Grönlandfahrt gebeten. Emden leugnete damals, daß Eingesessene der Vereinigten Provinzen daran interessiert seien oder damit zu schaffen hätten, mit der Begrün-

[1]) E. Jb. XIV, S. 324. Ebd. die folgenden Angaben. Ob auch die dort genannten Olderman Jan Frericks, Olderman Q. Wolter Dirks und Borrefelt Grönlandreeder waren, ist nicht deutlich; die Wahrscheinlichkeit spricht dafür.

dung: „Comende onse lieden in Groenlandt niet te lande, maer brengende het walvischspeck herwerts, om te branden“[1]; durch die „geringe negotie“ der Emder Grönlandfahrer werde Holland nicht im geringsten „praejudiceret noch becortet“, seien doch die Reeder, Kommandeure, Schiffs- und Bootsleute aus der Stadt, „hoewel eenige voor dese aen aendere plaetsen mogen in dienst geweest zyn, edoch ingeborne van ons statt end lant.“ Diese Angaben dürften schwerlich ganz mit der Wahrheit übereingestimmt haben. Allerdings war damals der Betrieb noch nicht so groß, aber ohne holländische Seeleute und besonders ohne holländische Schiffe wird es wohl damals ebensowenig gegangen sein wie 1661, als das Plakat erschien. Drei Fälle liegen für dieses Jahr am Tage, und es werden nicht die einzigen gewesen sein.

Am 16. März teilte Emdens Rat den Generalstaaten mit, einige Bürger hätten, ehe noch das Verbot veröffentlicht worden, in Holland ein Schiff nebst etwa 30 Seeleuten — also fast der gesamten Besatzung — geheuert und einige Geräte für den Walfischfang eingekauft; jetzt werde unter Berufung auf das Plakat die Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen verweigert, obgleich dieses „alleene tegens uytheemsche natien is gedirigeert“; die Emder aber seien doch „gealleeerde“ der Generalstaaten, hätten eine niederländische Garnison in ihren Mauern und infolge davon im spanischen Kriege viel Ungemach und den Untergang der Handlung erleiden und ausstehen müssen, wünschten dafür aber jetzt auch, wie es sich gehöre, die Früchte des Friedens und der freien Handlung ebenfalls mit zu genießen und nicht etwa als „uytheemsche“ angesehen zu werden; darum möge die Ausführung des Schiffes und der Fischereigeräte erlaubt und den 30 Seeleuten das Nehmen emdischer Dienste gestattet werden. — Ein anderes holländisches Schiff, das in Emdens Grönlandfahrt beschäftigt wurde, war „St. Martin“, dessen Reeder bei den Generalstaaten angaben, das Schiff sei wohl 3 Jahre im Dienste der Emder gefahren, die es mieteten, in ihrer Stadt

[1]) Die Holländer scheinen also damals immer noch mit Vorliebe in Smeerenberg auf Spitzbergen ihren Tran gekocht zu haben.

bemannten und ausrüsteten; man möge ihnen Bescheid geben, ob eine solche Verwendung des Schiffes gegen das Plakat verstoße, vor allem aber, ob die Einwohner Emdens als Ausheimische anzusehen seien oder nicht. — Ein dritter Fall betrifft den Kommandeur Claes Dirksz. Moens aus Edam. Dieser war 1661 nicht nur selbst auf einem Emder Schiff ausgefahren, sondern hätte überdies 7 Leute aus Holland mit auf den Walfischfang genommen, das Plakat also gröblich verletzt. Er wurde dafür von dem Edamer Wasserschout besprochen und sah einer schweren Strafe entgegen. Die Emder verwandten sich darauf bei den Generalstaaten für den Angeschuldigten und schrieben auch an den Schout selbst, erzielten aber bei diesem gerade die entgegengesetzte Wirkung, denn er meinte, „dat het maer pick int vier was." Der Anwalt des Kommandeurs teilte das nach Emden mit und sprach die Bitte aus, ein Schreiben an Bürgermeister und Schöffen der Stadt Edam zu richten und den Angeklagten darin „Bürger der Stadt Emden" zu nennen, „om de rigoreusiteit van 't placcaet en anders te antgaen." Ob sich der Emder Rat darauf eingelassen hat, war nicht festzustellen. Der endgültige Entscheid der angeführten drei Fälle ist unbekannt. Es hat aber wenig Wahrscheinlichkeit für sich, daß Emden mit seinen Bemühungen, als nicht „uytheemsch" zu gelten, Erfolg gehabt hat.

Für 12 Jahre fehlt dann jegliche Nachricht über die Grönlandfahrt der Stadt, und was darauf überliefert wird, ist dürftig genug. 1673 nahmen die Engländer einen Emder Walfischfänger im Werte von 40 000 G. weg; 1674 bezahlte „Feend: [Fähnrich??] Garbrans" für die Barten von 6 Fischen 43 G. 4 Stb., 1676 Ties Warners für die Barten von $5^1/_3$ Fischen 39 G. Zoll; 1678 übergab die Grönlandkompagnie „puncta zum besten dieszer stadt und befoderung der commercien."[1]). Am 11. Februar 1680 bestätigte der Rat auf Ansuchen „hauptmanns Garbrandt Dirk Garbrandtz und Claes Foeldrichs, als jetziger groenlandischen

[1]) Nicht bei den Akten. Dort findet sich nur der Ratsbeschluß vom 24. Dezember 1678, der 4 Ratsherren und 4 Vierzigerdeputierte zur Besprechung der Vorschläge bestimmte.

compagnie deputierten“ das Oktroi vom 6. Oktober 1643 auf 10 Jahre und erweiterte dessen 2. Artikel dahin, daß auch dasjenige Holz und Torf, „so zum brennen auf dem trahnwerff musz verbrauchet werden, gleiches privilegium [wie das zum Verbrauch an Bord benötigte] genieszen solle, nur alleine, dasz selbiges an der pfacht blohsz notificiret werde“, Artikel 4 dahin, daß die Reeder zwecks Versorgung der Grönlandschiffe mit Speck und Fleisch „für ein jedwedes schwein sechs stüber, ein kuhebiest oder ochse einen halben reichsthaler zum licent geben, im übrigen aber ohne weitere ohngelder schlachten mögen.“ Schließlich bestimmte er noch, daß die Grönlandfahrer „den bewusten trahnwarff vor wie nach frey und ohngehindert gebrauchen, alleine dasz, imfall etwas mögte gefangen werden, es sey wenig oder viel, sie alsdan jährlichs zwey reichsthaler zur heure dieser stadt zahlen und erlegen sollen.“ Von erheblicher Bedeutung kann Emdens Grönlandfahrt nicht mehr gewesen sein, da aus der oben zitierten Stelle „jetziger groenlandischen compagnie“ erhellt, daß nur noch eine einzige Kompagnie bestand, die vielleicht nur ein Schiff ausrüstete. Und 5 Jahre später scheint auch diese nicht mehr vorhanden, der Walfischfang gänzlich eingestellt gewesen zu sein. Damals wurde die Begründung einer großen Grönlandkompagnie erwogen, die unser besonderes Interesse zu erwecken geeignet ist.

Durch das Eingreifen Friedrich Wilhelms, des großen Kurfürsten von Brandenburg, der zunächst im November 1682 Greetsiel besetzen, dann eine Marinekompagnie nach Emden hineinverlegen ließ, war die Stellung der Stadt eine ganz andere geworden. Am 22. April 1683 erhielten die ostfriesischen Schiffe das Recht, unter brandenburgischer Flagge zu segeln, und neues Leben begann in Emdens Handel und Verkehr einzuziehen. Der Admiral des Kurfürsten, Benjamin Raule, war, wie man weiß die Seele dieser Unternehmungen, die ja in der Begründung der ersten deutschen Kolonie in Afrika gipfelten. Daß Raule aber auch der Grönlandfahrt das lebhafteste Interesse entgegenbrachte und am 10. September 1683 selbst einen „voorslagh, hoe men in de stadt Emden soude connen aenstellen een groenlanse com-

pagnie van 10 scheepen“ verfaßte, dürfte dagegen bisher kaum bekannt geworden sein. Es ist natürlich, daß er Brandenburg davon Nutzen zukommen lassen wollte, und so gedachte er, dem damals in hoher Blüte stehenden Schiffbau der kurfürstlichen Hauptstadt Berlin den Bau der Grönlandfahrer zuzuwenden. Die Leistungsfähigkeit der Werften an der Spree steht außer Frage, und ein Angebot, das Raule machte — ein im vergangenen Winter dort gebautes, noch nicht in See gewesenes Fleutschiff von 113 Fuß Länge und 160 bis 170 Lasten Trächtigkeit in Hamburg mit Segeln, Kabeln, Ankern und allem für einen Kauffahrer erforderlichen Schiffsgerät für nur 6500 T. zu liefern — beweist sie von neuem. Er wollte zunächst 5 Grönlandfahrer ausreeden, das eben beschriebene, 2 bereits in See gewesene Fleuten von denselben Ausmaßen, die preiswert für 5000 bzw. 3500 T. zu haben seien und 2 in Holland neu anzukaufende, deren Kosten er mit Fleet, Lebensmitteln und [einem] Monatsgeld auf 20 000 T. veranschlagte. Die Gesamtkosten für Kauf, Ausrüstung, Monatsgeld schätzte er auf 50 000 T. Diese Summe sollte zunächst zusammengebracht werden. Er selbst erbot sich, 10 000 T. zu zeichnen, „om dat het voortgang sal hebben“, und glaubte, eine Beteiligung des Kurfürsten mit demselben Betrage in Aussicht stellen zu dürfen, „waerop hy sich in 8 dagen sal verclare.“ Für Emden blieben demgemäß noch 30 000 T. aufzubringen. Sei die ganze Summe gezeichnet, so habe man sich um Beschaffung weiterer 50 000 T. — jedoch in Anteilen von nicht unter 100 T. — zu bemühen und, sobald 10000 T. erreicht seien, in Berlin ein Schiff wie das oben beschriebene zimmern zu lassen, wobei die Kompagnie, wie er annehme, hinsichtlich der Beschaffung des dazu benötigten Holzes noch besonders begünstigt werden dürfte[1]). Außerdem werde er vom Kurfürsten zu erreichen suchen, daß er die Schiffe durch seine Matrosen nach Hamburg bringen lasse. Dort könne Eisen, Pech, Teer viel besser gekauft

[1]) „Dese compagnie te doen hebben voor niet: de ceurvoorstelijke meester schipstimmerman, deselbe meester smidt, al het cromhout, een eycke boom uijt te soecken voor 2 thlr. en 3 groß

werden als sonst irgendwo, nur die „spieckers" seien in Emden besser; diese solle man daselbst aus schwedischem Roheisen anfertigen lassen und über Hamburg zu Wasser nach Berlin schicken, wofür er Rat wissen werde. Beile, Anker, Tauwerk, Lebensmittel könnten in Emden beschafft und mit geringen Kosten über die Watten nach der Elbe gebracht und dort die Ausrüstung vervollständigt werden. Auf diese Weise werde die Kompagnie sehr starke Schiffe bekommen, preiswerter und um die Hälfte tüchtiger als sonstwo. Gemäß dem vom Kurfürsten mit der Stadt [am 22. April 1683] geschlossenen Vertrage werde für sie ein Zehntel der sämtlichen Zölle und Abgaben in Wegfall kommen, und außerdem könnten sie nach ihrer Rückkehr aus Grönland noch eine Reise auf der Ostsee machen. Sei es möglich, die Mittel aufzubringen, so könne der Erfolg kaum ausbleiben. Die Gefahr sei nicht groß, „ten respecte, de risico over veel schyven loopt." Er schloß aber seine Betrachtungen mit den Worten: „Doch ick submitteere my gaern onder beter ordeel." Ob die geplante Unternehmung zustande gekommen ist, kann nicht gesagt werden. Für den Rest der 1680 er Jahre ist auch nicht die geringste Nachricht über Emdens Grönlandfahrt erhalten.

Erst für 1691 ist Emdens Teilnahme an diesem Betriebe wieder verbürgt. Über die Zahl der ausgesandten Schiffe und ihre Reeder verlautet nichts[1]). Nur ein Mandat des Rates zeigt, daß die Fahrt wieder aufgenommen worden — oder vielleicht auch noch nicht ganz eingeschlafen — war. Am 2. März 1691 erging ein Beschluß, der jedem Bürger bei 10 G. Strafe verbot, Tranfässer an sich zu handeln, bevor die grönländische Kompagnie „der gebühr, jedoch vor einen ordentlichen wehrt", damit versehen sei, und am 6. März wurde er nochmals bekräftigt. Diese beiden Verfügungen wurden fortan bei Neuer-

---

stamgeld, so als die op de stam staet, een greynen boom à 1 thlr. 3 g."

[1]) Die Angabe, daß 1691 brandenburgische (!) Kaper 3 Emder Grönlandfahrer genommen haben (Herquet, die Insel Borkum . . . Emden 1886, S. 52), klingt etwas sehr unwahrscheinlich.

teilung des Oktroi für die Kompagnie der Verschreibung einverleibt oder wenigstens erneut zur Kenntnis gebracht. Zuerst geschah das am 14. Februar 1695, als Peter Isaacks de Voß namens der Kompagnie darum angehalten hatte. Am 5. April desselben Jahres stellte Christian Eberhard, Fürst von Ostfriesland, dem Schiffer und Eigentümer der „Eintracht", Behrendt Hanse Schwarte, Bürger zu Norden, einen Paß aus, in dem es hieß, der Inhaber wolle insonderheit nach Grönland segeln und dort sein Glück suchen. Möglicherweise haben wir es hier mit einem von der Emder Kompagnie ausgerüsteten Schiffe zu tun, denn daß von Norden aus Grönlandfahrt betrieben worden sei, ist kaum anzunehmen. In diesem Jahre drohte übrigens ein Streik des Schiffsvolkes, so daß sich der Rat am 6. Februar veranlaßt sah, ein Mandat gegen „alle quaade complotten" zu veröffentlichen, das den bereits angeheuerten Leuten eine Buße in Höhe des doppelten Monatslohnes oder sonstige schwere Strafe für den Fall androhte, daß sie sich dem Dienste entzögen und davonliefen. Vom Jahre 1697 endlich wissen wir, daß sich 2 Emder Grönlandfahrer bei Spitzbergen zum Fischen eingestellt hatten. Sie waren aber sehr wenig vom Glück begünstigt, denn während die Holländer, Hamburger, Bremer einen sehr reichen Fang erzielten, erbeuteten die beiden Emder Schiffe nur 2 Fische von 68 Q. Speck[1]). Das ist seit 1660, wo 15 Walfischfänger nach Emden zurückkehrten, der erste zahlenmäßige Nachweis. Vermutlich gehörten die beiden Schiffe nur einer Kompagnie. In einem Mandat, das Emdens Rat am 17. Februar 1697 gegen die Ausführung und den Verkauf der Trantonnen an Aufkäufer erließ[2]), ist nämlich immer nur von „de compagnie"

[1]) Conway S. 226.

[2]) „Nadien in het octroy van de groenlandse compagnie, voor een geruime tijd verleent, onder anderen meede hebben gestatueert, dat een jeegelyck borger ofte inwoonder, eenige traanvaten te koop hebbende, deselve aan geene persoonen, dewelke handel daarmeede dryven, maar alleen aan de groenlandse compagnie sal mogen verkoopen echter onder vorwendsel van onkunde daagelyks hiertegen aangaan, hebben tot voorkooming van deese gepraetendeerde onweetenheid, en tot vordeel van de geoctroyeerde

die Rede. Im Oktober 1700 war bestimmt kein einziges Grönlandschiff mehr in der Stadt vorhanden, und es ist sogar anzunehmen, daß schon im Oktober 1699 die einzige Kompagnie, die den Betrieb bisher noch kümmerlich aufrecht erhalten hatte, nicht mehr bestand, denn damals erschien ein Aufruf zur Gründung einer Grönlandkompagnie.

---

compagnie noodig geoordeelt, door publique afficie wel ernstlyk te belasten, dat geen borgers off inwoonders by tyn goldgl. straffe en verlies der vaten sig onderstaan sullen, eenige traanvaaten uit deese stad te vervoeren noch ook aan particuliere kruideniers off andere borgers, so neeringe daarmede doen, te verkoopen, maar gehouden sullen zyn, alleen aan de gevollmachtigde van de groenlandsche compagnie off derselven commandeur, als diergelyke vaten ten hoogsten nodig hebbende, voor een billyken en ordentlyken prijs overtedoen, op dat de compagnie niet gedrongen werden moge, tot groot nadeel van deselve, zoodanige vaaten van de opkoopers veel hooger als de ordinarij waardy is, intepoopen. Waarnaa sick een jegelyk kan richten en voor schaden wachten.

II.

Die fürstliche Grönlandkompagnie 1701 (1699) bis 1705.

Am 2. Oktober 1699 erschien eine von den Kaufleuten Mewes de Weert, Thomas Payne und Tewes Bastians Hardenhorn unterschriebene „Bekenntmaking tot Emden en Ostvrieslandt"[1]), des Inhalts, mehrere Liebhaber gedächten durch Gottes gnädigen Segen eine grönländische Kompagnie von 3 bis 5 Schiffen zuwege zu bringen, und forderten, weil viel Kapital dazu nötig sei, zur Beteiligung — wenigstens mit 200 G. — auf; wer 1000 G. zeichne, erlange das volle Stimmrecht, die Anmeldung müsse binnen 4 Wochen erfolgen. Diese Zeit verstrich aber, ohne daß sich jemand meldete. Da verstand man es, den Fürsten von Ostfriesland für den Gedanken zu gewinnen. Er erklärte sich bereit, nicht nur selbst an der Kompagnie mit zu interessieren, sondern ihr auch seinen Namen und seine Flagge zu verleihen. Ja er ließ sogar am 12. Dezember seinen sämtlichen Beamten in Stadt und Land davon Mitteilung machen und sie auffordern, 1. sich innerhalb 8 Tagen zu erklären, ob und mit welchen Summen sie sich zu beteiligen gedächten, 2. zu berichten, ob sonst jemand in ihrem Orte dazu bereit sei. Aber auch das zeitigte keinen besseren Erfolg. Im Herbst des nächsten Jahres war die Kompagnie noch nicht beisammen, selbst der Fürst hatte noch keinen Betrag gezeichnet. Mewes de Weert wandte sich daher am 5. Oktober 1700 an ihn mit der Bitte,

---

[1]) St. A. Aurich. Dieser Abschnitt über die fürstliche Kompagnie beruht ganz auf den dortigen Akten.

einen sicheren Anteil zu nehmen „undt desfalsz einen beliebliechen schein gnadigst zu ertheilen, auch dero hohe qualificirte bedienten, umb ebenmäszig etwas mit zu avontuiren, gnädigst zu rekommandiren.“ Gleichzeitig teilte er mit, von den Schiffen der ehemaligen Grönlandkompagnie sei nicht eins mehr übrig, da sie teils durch Kaper genommen, teils zur See geblieben seien; die Kaufleute seien dadurch sehr geschwächt; doch hätten sich einige bereit erklärt, wieder zu 4—5 Schiffen Geld herzugeben, besonders da diese jetzt „wol über den halbscheidt geringer gekauffet werden, alsz dieselben im kriegeswesen gekostet“ und ebenso die Preise der Lebensmittel und die Monatslöhne erheblich niedriger seien. Die Antwort des Fürsten ist nicht erhalten.

Am 23. November 1700 veröffentlichten die drei Kaufleute, die bereits ein Jahr vorher den ersten Aufruf erlassen hatten, „een upstel van equipage up Groenlant, dat men hir so bequeem enn mynusioes sol cönen dohn als up ander platzen, soo Hamborg, Bremen en elders.“ Hinsichtlich der Schiffe erklärten sie, es ständen hier einige sehr geeignete unter dem Werte zum Verkaufe; die Taue könnten in Emden selbst gemacht und der dazu benötigte Hanf aus erster Hand über die Ostsee bezogen werden; Segel, Schaluppen, Harpunen, Lanzen, Speckmesser, seien hier ebenfalls so gut und so wohlfeil als anderswo zu haben; Tonnenreifen dagegen müßten sie aus Utrecht holen, wobei ihnen die Fracht teurer zu stehen komme als die Reifen selbst, jedoch habe bisher jede grönländische Kompagnie, von der allerersten an, das Privileg besessen, sie zollfrei einzuführen; die gesamten Lebensmittel liefere das eigene Land, hierin seien sie gegen die Holländer im Vorteil; sehr günstig lägen die Bedingungen für den Tranverkauf, die es ihnen ermöglichen würden, für eine Schiffsladung Speck bzw. Tran 1000 bis 2000 G. mehr zu erzielen, als es Hamburg und Bremen möglich sei. An diese Ausführungen schloß sich die Mahnung an alle, die gesonnen seien, der Kompagnie beizutreten, sich bald zu entscheiden, da in Kürze bereits mit den Einkäufen für die Ausrüstung begonnen werden müsse.

Nicht lange danach erließ Fürst Christian Eberhard eine Aufforderung, der in Emden unter seinem Namen sich bildenden Kompagnie beizutreten und von der zu zeichnenden Summe je ein Drittel im Januar, März und April baar zu erlegen. Auch er selbst trug sich in dieser Zeit — Mitte Dezember 1700 — in „het boektie“ ein, behielt es jedoch solange, daß die Emder Liebhaber unruhig wurden. Am 27. Dezember gab deshalb Mewes de Weert in einem Schreiben an des Fürsten Vizekanzler de Russel der Befürchtung Ausdruck, daß andere ihnen zuvorkommen könnten; ihm sei nämlich auf Umwegen bekannt geworden, daß die Reeder des Schiffes „de halbe huch“ [?], das jetzt von Königsberg mit Leinsaat und Roggen unterwegs sei und täglich in Emden erwartet werde, das Schiff im Frühjahr für ihre Rechnung nach Grönland senden wollten und zu diesem Zwecke bereits an 200 bis 300 Fässer und Fischereigerät unter der Hand besprochen hätten. Dann mahnte er, „het boektie“, in dem der Fürst und andere Wohlmeinende gezeichnet hätten, oder eine Abschrift nach Emden zu schicken, wo viele Liebhaber vorhanden seien, sich aber nun nicht einschreiben könnten. Bestellungen und Anschaffungen könnten aber nur nach Verhältnis der gezeichneten Summe vorgenommen werden, und doch müsse endlich damit der Anfang gemacht werden; auch sei es erwünscht, sich wegen des besten Schiffsvolkes zeitig zu besprechen, ehe das andere Schiff aus Königsberg zurückgekommen, dessen Reeder einige davon „upt ooge hebben.“ Des weiteren müsse bestimmt werden, wer „equipagiimeyster“ sein solle, er selbst oder ein anderer, denn alles müsse von diesem bestellt und besorgt werden.

So war noch alles in der Schwebe, als das neue Jahr begann und die Zeit der Ausrüstung in bedrohliche Nähe rückte. Am 4. Januar 1701 hatten sich außer dem Fürsten und den drei für die Kompagnie werbenden Kaufleuten erst fünf Personen gemeldet und — den fürstlichen Beitrag ungerechnet — 8390 G. gezeichnet, davon je 1000 die beiden Bürgermeister Emdens, Potter und Bonhusen. Mewes de Weert teilte das dem Vizekanzler mit, erwähnte, daß er von Bürgermeister Potter

aufgefordert worden sei, das Buch dem versammelten Rate vorzulegen und daß er hoffe, im Laufe der Woche würden hinreichende Beträge gezeichnet werden, um die Ausrüstung zweier Schiffe in Angriff nehmen zu können; auch sei er beauftragt, sich an „nette Kaufleute“ in Münster zu wenden, ob er vielleicht dort etwas gezeichnet bekomme. Am 8. Januar war es, wie de Weert wieder nach Aurich meldete, noch ebenso, und er geriet bereits in Sorge, da die Reeder des inzwischen aus Königsberg zurückgekehrten Schiffes schon „anstalt gemackt“ und viele zur Fischerei nötige Gerätschaften bestellt hätten, so daß er sich nicht enthalten konnte zu bemerken: „So wy nu in 2 a 3 dage geen begin maaken, soo sohlen uns wehle schaaden dohn.“ Am 21. Januar kaufte er dann — also war er wohl Equipagemeister geworden — 2 Schiffe, jedes 7 Jahre alt, das eine von 170, das andere von 192 Lasten, die 31 000 G. holländisch gekostet, für 16 600 G. emdisch. Er teilte das de Russel mit und bat, da die Beschaffung der Fässer Schwierigkeiten bereite, möge der Fürst befehlen, daß niemand „tot Esens, Witmunt enn de Sylen“ Tran- und Weintonnen auszuführen befugt, sondern gehalten sein solle, sie sämtlich „na markes“ an die grönländische Kompagnie zu verkaufen. Vier Tage vorher hatte der Rat der Stadt Emden das erweiterte Oktroi vom 11. Februar 1680 auf 10 Jahre bewilligt und dabei auch aufs neue an die oben besprochenen Plakate der Jahre 1691 und 1697 wegen des Tonnenverkaufs erinnert[1]). Die Böttcherei scheint demnach in Emden Jahrzehnte lang nicht besonders leistungsfähig gewesen zu sein.

Im März waren glücklich 35 590 G. gezeichnet. Der Fürst hatte 3 Anteile zu je 1000 G. genommen, und eine ganze Anzahl seiner höheren Beamten war mit 1000 G. vertreten. Der geringste Betrag war 250 G. Als einziger Ausheimischer erscheint der Hamburger Jakob die Vlieger mit 1000 G.

Am 19. April lagen die beiden Schiffe, die dem fürstlichen Patron zu Ehren die Namen „Christian Eberhart, Forst to Oost-

---

[1]) R. A. E.

freeslant" (6 Schaluppen, 42 Mann) und „de Erfprins von Oostfreeslant" (5 Schaluppen, 36 Mann) führten, zum Absegeln bereit. Die Kosten der Ausrüstung wurden jedoch durch das gezeichnete Geld nicht gedeckt, sondern betrugen rund 43 000 G., etwa 7000 G. mehr, so daß auf einen Anteil von 1000 G. 200 G. zuzuschießen waren.

Administrator der Kompagnie war Thomas Payne. Der Drost von Emden, Polman, der auch selbst einen Anteil von 1000 G. besaß, kam nun bald zu dem Glauben, daß auf den Fürsten nicht genug Rücksicht genommen werde, ebenso auf die nichtemdischen Partizipanten. In einem Schreiben, das er am 21. September 1701 an seinen Herrn absandte, beklagte er sich darüber, daß die Kompagnie, die doch nur „onder het pavillon en vlagge van U. Hoogheit en door U. Doorl. directie so verre is gekomen, dat men twee scheepen heeft geequipeert" ihre Versammlungen nicht mehr, wie bisher, nach der fürstlichen Burg, sondern nach einer Herberge in der Stadt einberufe und daß daran niemand anders als Payne schuld sei, der die Kaufleute Emdens hinter sich habe; mit diesen zusammen richte er auch den Tranverkauf ganz nach eigenem Belieben ein und lasse ihn von keiner die Kompagnie betreffenden Sache etwas wissen[1]); er stelle es daher dem Fürsten anheim, ob man mit diesen „onbeleefde Emder participanten sal in communion verblyven" oder ob es nicht besser sei, wenn der Fürst und die nicht in Emden wohnenden Reeder die beiden Schiffe teilten oder sie mit allem Zubehör verkauften; zum Verkaufe wolle er aber nicht raten, denn dabei „souden sig de Emders eens maecken en weinig geven, de indeelinge soud' profitabels wesen"; sei der Fürst einverstanden, so möge er ihm Anweisung geben, ob er „alle vreemde participanten" zu einer Versammlung nach der fürstlichen Burg

[1]) „Verders heeft hy, Pain, oock geordonneert of de Emder participanten met hem, dat de uitklinger, als traen sal verkoft worden, niet meer uitroept als tevoren dat de directeurs van de hoogvorstl. groenlandse comp. syn geresolveert etc., maer nu de reeders van de groenl. comp. wert uitgeklongen, men laet my oock over geen saecken de comp. angaende meer weeten."

einladen solle. Christian Eberhard ging auf diese Anregung des offenbar sehr empfindlichen Drosts nicht ein. Die Kaufleute unter den Mitgliedern der Kompagnie mochten wohl ihre guten Gründe haben, weshalb sie die Sitzungen nicht in der Burg abhalten und die Beamten nicht zu großen Einfluß auf den Geschäftsbetrieb gewinnen lassen wollten. Polman hatte auch wenig Glück, als er bei der nächsten Zusammenkunft auf Geheiß des Fürsten als „betaelinge der vlaggen" — d. h. als Gegenleistung für die Gewährung des fürstlichen Namens und der Erlaubnis, die fürstliche Flagge zu führen[1]) — verlangte, daß die Partizipanten „alle publique comparitien" auf der Burg abhielten und die Achtung vor dem Fürsten hätten, „de welcke men vor syn landsfurst en heer te hebben obligeert is." Der Bürgermeister Bonhusen und der Ratssekretär Dr. Kloppenborg und andere erklärten zwar, sie hätten gegen den vorgeschlagenen Versammlungsort und gegen die Führung des fürstlichen Namens nichts einzuwenden, der Administrator Payne aber meinte, er müsse sich erst mit den nicht anwesenden Emder Interessenten besprechen, und Polman hatte wohl so unrecht nicht, wenn er seinem Berichte an den Vizekanzler hinzufügte: „t' is seeker, dat eenige niet geren sien, dat men allhyr een comp. per autorite van onsen fürst hout en de vergaaderingen daervan op syn huis anstellt."

Mitte Oktober erfolgte die Abrechnung. Es ergab sich ein Überschuß von 17 000 G. Zur Verteilung gelangten 13 600 Gulden, den Rest behielt man zur Beschaffung von Lebensmitteln im nächsten Frühjahre zurück. Auf je 1200 G. Anteil entfielen 400 G. Gewinn. Das Ergebnis war also ein recht günstiges. Inwiefern der Geschäftsleitung — also vor allem Payne — ein Verdienst zuzuschreiben ist, ließ sich nicht feststellen. Soviel scheint aber klar zu sein, daß die Vorwürfe, die Polman

---

[1]) Mit der Bezahlung der verliehenen Flagge, die er natürlich stiftete, ließ sich der Fürst Zeit. Am 16. Nov. 1701 bat Polman dringend, von dem 1000 G. betragenden Gewinn die Rechnung begleichen zu dürfen, denn der Flaggenmacher sei „seer importuin".

gegen die Geschäftsführung erhob, unbegründet waren; ihre Ursache dürfte vielmehr darin zu suchen sein, daß er, der erste fürstliche Beamte in Emden, der in den Versammlungen die 3 Stimmen des Fürsten und seine eigene in die Wagschale werfen konnte, nicht die Rolle spielen durfte, die ihm vielleicht vorgeschwebt hatte.

Im nächsten Frühjahre fehlte nicht viel, so wären die Anteile Christian Eberhards ohne seine Einwilligung verkauft worden. Am 4. Juli teilte Polman dem Vizekanzler mit, es sei beschlossen worden, diejenigen Parten, die den auf sie entfallenden Betrag für die Reparatur und Ausrüstung der Schiffe noch nicht bezahlt hätten, zu verkaufen, und darunter befänden sich auch die des Fürsten; mit Mühe und Not habe er für sie einen Aufschub von 8 Tagen erlangt, jedoch mit der Bedingung, diesen Brief durch einen „Expressen" nach Aurich befördern zu lassen; er zweifle auch nicht, daß man mit dem Verkaufe Ernst mache, wenn das Geld nicht rechtzeitig zur Stelle sei; denn „Meewes de Weert is na Hamborg, is anders de civilste, maer de andere seer capricieux." Übrigens trug Christian Eberhard keine Schuld an dem Nichtbezahlen der Beträge, denn bereits am 6. Mai hatte er den Landrentmeister, am 11. Juni die „Assignatores Collegii" angewiesen, dem Buchhalter der grönländischen Kompagnie, Tewes Bastians Hardenhorn, 1020 G. auszuzahlen. Auf einen Anteil von 1000 G. entfielen demnach 340 G.

Wie die Kompagnie in den folgenden Jahren abgeschnitten hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Anscheinend hatte sie aber mit Verlust gearbeitet, denn 1704 war nur noch von einem Schiffe die Rede, und auch dessen Verkauf wurde nur mit einer verschwindenden Mehrheit verhindert. Zu den Ausrüstungskosten im Frühjahr 1704 hatte der Fürst 720 G. 5 ß beizusteuern. Er war davon wenig erbaut, besonders, als er erfuhr, der Drost Polman habe den Verkauf des Grönlandfahrers lediglich durch die in seinem Namen abgegebenen Stimmen verhindert. Er verhehlte dem Beamten nicht, daß das Gegenteil ihm viel lieber, auch nach seinem Dafürhalten für die Interessenten weit besser gewesen sei, und wies ihn an, wenn wieder über die Veräuße-

rung des Fahrzeuges verhandelt werde, unbedenklich seine Stimme dafür abzugeben. Für diesmal wolle er das Geld noch bezahlen, doch solle Polman zusehen, daß es noch etwas Zeit damit habe[1]) und nichts Nachteiliges daraus erwachse. Der Walfischfang des Jahres 1704 brachte den Partizipanten Gewinn — wie sich später bei der Abrechnung ergab, 15 Prozent — und vielleicht mit Rücksicht darauf erwog man, das Schiff noch eine Reise nach Norwegen machen zu lassen. Der Fürst wies Polman am 10. September an, dafür zu stimmen und ihm mitzuteilen, wie hoch der vierte Teil der Kosten sich belaufe, damit er sich sofort entschließen könne, ob er 1/4 Part nehme oder nicht. Die Antwort und der Beschluß der Kompagnie ist nicht erhalten. Sicher aber ist, daß das Schiff aussegelte und zwar zum Verderben der Kompagnie, denn am 12. Januar 1705 meldete Enno Rudolf Brenneysen, damals noch Regierungsrat, seinem Herren, daß es bei Ostende von französischen Kapern aufgebracht worden sei[2]). Hiermit war das Schicksal der Kompagnie entschieden. Der Fürst scheint mit einem heiteren und einem nassen Auge davon Kenntnis genommen zu haben. Mochte ihn auch der Verlust der eingeschossenen Gelder schmerzen, mit einem Seufzer der Erleichterung wird er sich fernerer Zuzahlungen, die aufzubringen so große Schwierigkeiten machte, enthoben gesehen haben. Das geht deutlich aus einem Briefe vom 23. Juni 1705 hervor, in dem er gleichsam das Siegel unter die Auflösungsakte setzte: „Nachdehm das sogenannte vleht [das

---

[1]) Mit den Geldverhältnissen des Fürsten war es nicht zum besten bestellt. Die hier fälligen 720 G. 5 ß wollte er als Vorschuß der ihm von den Landständen versprochenen Gelder erbitten und trug Polman am 17. März auf, die Assignatoren bestmöglich dazu zu „disponieren". Am 9. Mai hatte er noch nichts erhalten, weshalb er den Amtsverwalter Ketler aufforderte, sich ebenfalls darum zu bemühen.

[2]) Gleichzeitig teilte er mit, daß sich Teewes Bastians [Hardenhorn] weigere, die dem Fürsten zustehenden 15% Gewinn auszuzahlen, unter dem Vorwande, er habe für geliefertes Holz noch eine Forderung von 200 und etlichen Gulden.

bei der Ausreise im Herbst natürlich zurückgeblieben war], welches zu der vorgewesenen grönlandscompagnie gehört hat, vor einigen Wochen verkaufet ist und unsz davon zu unserm antheil 123 gulden zugefallen sind, so befehlen wir euch hirmit gnädigst, dasz ihr solche 123 fl. zwar in empfang benehmet, dabey aber auch mit annotiert, dasz damit die ganze grönlandscompagnie ihre endschaft genommen habe."

III.

Die Unternehmungen seit 1714.

Bis zum Beginne der 1740er Jahre nahm Emden an der Grönlandfahrt nicht teil[1]. 1740 aber wurde in Bremen das Schiff „Margaretha", ein ganz altes Fahrzeug, das bereits 1695 — und vielleicht noch früher[2] — von der Weser auf den Walfischfang ausgesegelt war, nach Emden verkauft, und 1741 fuhr es, in „Catharina" umgetauft, für Emder Rechnung nach Grönland. Eigentümer des Schiffes war der Sekretär Mentet Haykens. Er hatte „die vielen Jahren hero [seit 1704] von dieser guten Stadt abgezogene groenlandische Fischerey"[3] in der sicheren Erwartung wieder aufgenommen, daß die früher erteilten Frei-

---

[1] Die 1720/21 mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Gulden geplante „Compagnie van Commerci, Navigatie en Assecurantie binnen de Stadt Embden", vermutlich ein Schwindelunternehmen, wollte den Grönlandbetrieb, sogar sofort mit 12 Schiffen, wieder aufnehmen. Auf Betreiben des Fürsten Georg Albrecht bzw. seines berüchtigten Ratgebers Brenneysen kam der Plan jedoch nicht zur Ausführung. Eine Darstellung hat diese Angelegenheit noch nicht gefunden, und auch hier ist nicht der Ort, darauf näher einzugehen. Vf. gedenkt jedoch, an anderer Stelle ein Schriftstück, das eine Art Programm der Kommerzkompagnie darstellt, zu veröffentlichen und dabei einen kurzen Überblick über den Verlauf der Angelegenheit zu geben. Einen wichtigen Beitrag zu dieser Frage hat bereits Klinkenborg E. Jb. XIV, S. 421 ff. geliefert.

[2] Die Bremer Liste, die auch den Verkauf der „Margaretha" mitteilt, beginnt mit 1695.

[3] Wo nichts anderes bemerkt, ist für das Folgende alleinige Quelle das R. A. E.

heiten jedem von Emden aus Grönlandfahrt Treibenden „absque speciali renovatione concediret sein und bleiben würden", mußte sich jedoch sagen lassen, daß er um Erneuerung der alten Oktrois nachzusuchen habe. Das tat er am 3. Dezember 1742 und bat gleichzeitig, die damals gewährten Vergünstigungen auf die Fahrt nach der Davisstraße ausdehnen zu wollen. Auch der Rat war der Sache bereits nahe getreten. Er hatte sich schon am 14. September an Amsterdamer, Bremer, Hamburger Kaufleute mit dem Ersuchen gewandt, ihm genau mitzuteilen, wie es in ihren Städten hinsichtlich der Abgaben und Vergünstigungen der Grönlandfahrer gehalten werde und setzte nun auf Grund der erhaltenen Auskünfte und der früheren Oktrois ein Reglement auf, das jedoch nicht die Zustimmung der Vierziger fand. Im Februar war man endlich einig. Am 13. Februar 1743 wurde das „Reglement wegen der Grünlandts und Straat-Davidschen Fahrt" ausgefertigt, das eine Fülle von Bestimmungen, aber eigentlich wenig bedeutende Vergünstigungen enthielt. Außer der Freiheit vom Einfuhrzoll für jegliches Schiffs- und Fischereigerät (einschließlich der Fässer) und der Akzisefreiheit für das auf dem Schiff nötige Holz und Torf sowie für viele Lebensmittel (außer Brot und Fleisch!) gewährte es das Recht, vor allen anderen mit nur 2 str. Aufschlag Fässer zu kaufen, zollfreies Einbringen des Specks bzw. Trans, Freiheit vom Tonnen-, Baken- und Lastgelde, Benutzung der Tranbrennerei gegen Zahlung von 2 Talern für eine Schiffsladung. Dagegen bestimmte es, daß Tran, Barten, Robbenfelle, so bald sie verkauft würden — gleichgültig ob an Einwohner oder in die Fremde — den Zoll der aus Holland oder sonst über See kommenden Waren, ausgehende unbearbeitete Barten und Greven je 18 Schaf von 100 Gulden entrichten müßten. Außerdem brachte es Verordnungen über das Einmessen des Trans, den Gebrauch von Kränen, das Einschlachten und Einpökeln des Fleisches, den Verkauf der Grönlandwaren durch Makler, über einen etwa sich niederlassenden „Baleinmacher", über eine etwa zu errichtende Leimkocherei, über das Schiffsvolk. Zum Schlusse richtete es an die Reeder die Mahnung, bei gutem Fange den Armen reich-

lich Almosen zu geben, an alle Stadtbedienten die Warnung, sich keine Durchstechereien zuschulden kommen zu lassen.

Besonders zufrieden konnten die Grönlandreeder mit dem Reglement nicht sein. Zwar bezüglich des zollfreien Eingangs von Speck und Barten standen sie den Bremern gleich, den Hamburgern, die für jeden Fisch 4 Taler zahlen mußten, voran. Vor beiden hatten sie die freie Einfuhr von Schiffs- und Fischereigerät voraus, aber sie waren in anderer Beziehung schlechter gestellt als diese. Die Bremer und Hamburger durften in ihrem Gebiete die Erträgnisse ihrer Grönlandfahrt ohne irgendwelche Einschränkung oder Belastung verkaufen, die Emder mußten für das Quardeel Tran 8 str. Zoll und 2 str. Tonnen- und Bakengeld, für Fischbein 3 Prozent oder 1 str. vom Taler bezahlen. Ferner waren sie bei der Beschaffung der zur Ausrüstung nötigen Lebensmittel gegen Hamburg und Bremen benachteiligt. Diese durften alles akzisefrei zu Schiffe bringen, auch das Vieh ohne Abgaben schlachten; die Emder mußten für das Brot die gewöhnliche Auflage, für jeden Ochsen einen halben Taler, für jedes Schwein 6 str. entrichten. Die Fleischsteuer scheint sie nicht besonders gedrückt zu haben, denn als 1748 Meinhard Wychers, der Buchhalter des grönländischen Schiffes „de Unie", um Beseitigung der ihnen nachteiligen Bestimmungen bat, wünschte er zwar neben der Aufhebung des Zolls für die in Emden und Ostfriesland verkauften Grönlandwaren auch Freiheit von der Brotakzise, nicht aber den Erlaß der Schlachtgebühren. Dagegen ersuchte er, den Ausfuhrzoll auf unbearbeitete Barten herabzusetzen. Für diesen waren im 13. Artikel des Reglements 18 Schaf „pro cento" vorgesehen. Nun war aber bis zum Februar 1747 die Zahlung dieser Abgabe unterblieben, weil man sich nicht darüber hatte einigen können, ob die 18 Schaf für 100 Pfund Fischbein oder für 100 Gulden des Wertes zu entrichten seien. Darauf war vom Rat eine Kommission abgeordnet worden. Diese hatte den „scrupul fast chicaneus" gefunden, da es sich von selbst verstehe, daß „das pro cent nicht nach pfünden, sondern von dem preyse der pfünde auszulegen" sei, war sich dann jedoch einig geworden, dem Rat eine Änderung

zu empfehlen. Ihr Vorschlag war dahin gegangen, den Zoll lieber von 100 Pfund, und zwar mit 2 G. 5 str., bei geringeren Mengen von 5 Pfund einen guten Groschen zu erheben, „sintemahlen man sich umb steigerung oder verminderung derer preyse also nicht zu bekümmeren hatt, sondern die pfünde allezeit ratione quanti contribuendi ein gewiszes regelmaasz ausweiszen, sodan die zollcammer jedesmahl, wenn die waaren embarquiret werden, das ihrige stündlich fohdern kan und nicht ein jahr oder vier, gleich nun geschehen, das stadtsgeld nachzusehen nöthig haben wird", und am 1. März war das Reglement dementsprechend abgeändert worden. Hiergegen richtete sich darum das Gesuch Meinhard Wychers, und mit Recht, denn diese Festsetzung der Abgabe bedeutete eine abermalige Benachteiligung der Emder Grönlandfahrt gegenüber der Hamburgs und Bremens. Ob ihm aber mit seinen Bemühungen, diese Last und die anderen aufgezählten Mängel zu beseitigen, ein Erfolg beschieden war, steht dahin.

Zeigt schon die Tatsache, daß von 1743—1747 für ausgehende Barten unter einem sehr fadenscheinigen Vorwande kein Zoll bezahlt wurde, wie wenig die Stadtbedienten die im Reglement ausgesprochene Warnung des Rates beherzigten, so konnte die erwähnte Kommission noch einen weit ärgeren Verstoß feststellen, der durch keine Ausflucht zu bemänteln war. Denn der Zollkommissarius Haykens mußte eingestehen, daß seit 1743 für den in Emden und Ostfriesland verkauften Tran kein Zoll erlegt worden sei. Mit seiner Erklärung, das sei ein Versehen, „so allen menschen arriviren könte", gab sich der Rat begreiflicherweise nicht zufrieden, sondern forderte Ersatz oder Nachlieferung der hinterzogenen Beträge und beschloß, daß, solange das nicht geschehen, „zollcommissariis kein tractament validiret" werde.

Wenn der Rat das Reglement für geeignet gehalten hatte, einen regen grönländischen Betrieb in Emden hervorzurufen, so sah er sich in dieser Erwartung getäuscht. Noch ehe das Privileg gegeben war, bereits 1742, hatte sich zu der „Catharina", die von Mentet Haykens 1741 erstmalig ausgeschickt worden war,

ein zweites Schiff, „De jonge Nicolai" gesellt, dessen Direktor Reindert de Bruyn war[1]). Die „Catharina" hatte 6 Fische mit 300 Q. Speck eingebracht, das andere Schiff 4 Fische. Es war also ein gutes Jahr gewesen. Das nächste war um so schlechter; die „Catharina" ging beim Aussegeln vor Borkum unter, und „de jonge Nicolai" kam ohne Fang zurück. 1744 schickte Haykens „de Catharina Harmanns" aus, de Bruyn „de jonge Dirk". Das erstgenannte Schiff brachte reichen „Segen" heim, 240 Q. Speck = 366 T. Tran und 5417 Pfund Fischbein, von dem anderen ist nur der Ertrag an Speck, 80 Q., und Tran, 64 Tonnen bekannt. Dieses ging 1745 nicht aus. Dafür ließ Jan Isaak Baumann „de Unie" in Grönland ihr Glück versuchen. Sie erzielte einen Gewinn von 206 T. Tran, während Haykens Schiff 284 T. [und 8686 Pfund Fischbein] zu verzeichnen hatte. Im nächsten Jahre, 1746, nahm auch „de jonge Dirk" noch einmal an der Grönlandfahrt teil, so daß insgesamt 3 Schiffe die preußischen Farben im Polarmeere zeigten. Die Haykens gehörige „Catharina Harmanns" machte einen ungemein guten Zug, war nicht nur selbst beim Fang sehr begünstigt, sondern barg noch aus einem holländischen Schiffe eine nicht unbedeutende Menge Speck und Barten, so daß sie ein Ergebnis von 476 Q. Speck = 624 T. Tran und 18 743 Pfund Fischbein zu verzeichnen hatte[2]). Auch die anderen Schiffe hatten nicht schlecht abgeschnitten, die „Unie" hatte eine Ausbeute von 326 T., der „jonge Dirk" eine solche von 172 T. Tran aufzuweisen. Das letztgenannte Schiff schied jedoch nunmehr aus der Fahrt aus. Von den beiden anderen machte die schon im Vorjahre so sehr be-

[1]) Die Namen der Schiffe, Direktoren, Erträge an Fischen und Quardeelen Speck aus der Liste der Kommerzbibl. H., die Erträge an Tran und Fischbein aus 2 Blättern im R. A. E.

[2]) Nach dem „Grönländischen Recht" war Haykens der rechtmäßige Besitzer nur der einen Hälfte des geborgenen Gutes geworden und zur Auslieferung der anderen verpflichtet. Trotzdem weigerte er die Rückgabe, so daß die holländische Regierung bei der preußischen darum anhalten ließ. Hierüber ist oben in dem Abschnitte über das „Grönländische Recht" ausführlich gehandelt.

günstigte „Catharina Harmanns“ 1747 wieder einen ganz vortrefflichen Fang, nämlich 412 Q. Speck, während die „Unie“ mit 130 Q. eine weniger lohnende, aber immer noch Gewinn bringende Reise gehabt hatte. Das nächste Jahr fiel dafür aber sehr schlecht aus; die „Unie“ brachte nur 40 Q. Speck mit, und Haykens Schiff kam ganz leer zurück. Jetzt stellte auch dieser — trotz den voraufgegangenen fetten Jahre — den Betrieb ein, die „Unie“ aber machte bis 1757 noch alljährlich eine Reise nach Grönland. Während Haykens Alleinreeder gewesen war, fuhr die „Unie“, wie bereits bemerkt, für eine Kompagnie, deren Direktor Jan Isaak Baumann, deren Buchhalter Meindert Wychers war. Die nächsten Jahre brachten Verluste, denn der Segen betrug 1749: 0[1]), 1750: 40, 1751:[2]) 57, 1752: 40, 1753: 80, 1754: 40 Q. Speck, und in diesem Jahre kam das Schiff überdies schwer beschädigt zurück. 1757 ergab sich mit 257 Q. Speck endlich wieder ein erheblicher Gewinn, aber bereits 1756, wo es ledig heimkehrte[3]), ward er wieder zugesetzt. Der siebenjährige Krieg machte dann der Fahrt ein Ende. Ausgelaufen war die „Unie“ zwar 1757 noch, aber sie zog es vor, mit ihrem Fange, nur 40 Q. Speck, nach Hamburg zu gehen.

Einige Jahre nach Beendigung des Krieges, am 23. September 1766, ließ die preußische Regierung den Rat der Stadt Emden darauf hinweisen, „wie sehr vortheilhaft es der Provintz und dem Commercio seyn werde, wenn, wie verschiedentlich bereits geschehen ist, auch dermahlen eine Grönländische Compagnie zum Walfischfang wieder errichtet werden könte“ und ermahnte die Stadtväter, „mit Ernst und Fleiß . . . vorhandene wohlhabende Persohnen zu Entrep[r]ennirung des Wercks zu animiren und diese Entreprise auf die vortheilhafteste Art anzupreisen.“ Und zwar sollten sie es nicht bei den Einwohnern

---

[1]) Die holländische Liste, die Herr Dr. Wätjen benutzt hat, gibt dagegen den guten Fang von 180 Q. Speck an.

[2]) In diesem Jahre beteiligte sich die Kompagnie an einem neugegründeten, von Friedrich dem Großen privilegierten Schiffbauunternehmen. Vgl. hierüber Baasch, Schiffbau S. 77, 307 f.

[3]) Wätjen fand dagegen 25 Q. Speck angegeben.

der Stadt Emden bewenden lassen, sondern ihre Bemühungen dahin richten, ob sie nicht auch „Auswärtige zu Etablirung solcher Entreprise in Emden anlocken oder auch auf der Insul Borkum Liebhaber und Entreprenneurs, von dort aus zu fahren, anmuthigen“ könnten. Der Magistrat machte das Schreiben am 5. November bekannt und forderte besonders die Interessenten der Emder Kaufmannsbörse auf, die Wiederherstellung einer grönländischen Fahrt von der Stadt aus in ernsthafte Überlegung zu nehmen und sich zu deren Förderung bereitwillig finden zu lassen, auch sollten sie ihren auswärtigen Korrespondenten die Teilnahme auf die bestmögliche Weise schmackhaft zu machen suchen und sich mit Borkumern deshalb zusammentun; von Obrigkeitswegen werde man ihnen die günstigsten Bedingungen zugestehn. Ebenso schrieb er an den königlichen Amtsvorsteher auf Borkum und bat ihn insbesondere, er möge diejenigen, die mit der Grönlandfahrt zu tun hätten, auffordern, auswärtige, ihnen am besten bekannte Schiffsreeder zur Teilnahme „überzuholen“. Ein Erfolg war diesen Anregungen nicht beschieden, und weder die königliche Regierung noch die Behörden Emdens ließen in dieser Sache vor der Hand weiter etwas verlauten.

Erst 15 Jahre später unternahm die Regierung einen neuen Versuch. Am 26. Februar 1781 teilte sie, veranlaßt durch einen Bericht des Rentmeisters zu Greetsiel, dem Magistrat mit, die auf der Insel Borkum befindlichen Kommandeure, die bisher für Rechnung holländischer Kaufleute auf den Walfischfang ausgegangen, würden durch den zwischen Holland und England ausgebrochenen Krieg an der Betreibung dieses Gewerbes behindert; an sich sei das nun wohl ein unangenehmer Vorfall, aber der Regierung habe er den Gedanken eingegeben, zu erwägen, ob es nicht möglich sei, daraus für die Provinz einen unmittelbaren Vorteil zu ziehen; zu dem Ende habe sie dem erwähnten Rentmeister aufgegeben, diejenigen Kommandeure, die dazu imstande seien, aufzumuntern, selbst auf den Walfischfang auszugehen; ein Gleiches wünsche sie auch von den Emdern bewirken zu können und befehle daher, der Kaufmann-

schaft davon Kenntnis zu geben und sie zur Benutzung der Gelegenheit anzuhalten, „zumahlen es dorten nicht an Kaufleuten fehlet, die noch wohl etwas unternehmen wollen.“ Am 4. Mai mahnte die Regierung abermals. Sie wies darauf hin, daß infolge der Verhinderung der Holländer, nach Grönland zu fahren, der Tran sehr im Preise steigen werde und wünschte dringend, den Vorteil wahrzunehmen; sei es gleich für dieses Jahr zu spät, so möchten sie sich doch entschließen, im nächsten einige Schiffe, allenfalls in Gesellschaft der nordischen Nationen, auf den Walfischfang zu schicken, der jetzt eine die Mühe lohnende, vorteilhafte Ausbeute verspreche. Der Magistrat machte das Schreiben „mit einer ernstlichen Recommendation“ an der Börse bekannt, doch fanden sich jetzt ebenso wenig Liebhaber für die Sache wie 15 Jahre vorher.

Wenn man nun Schweckendieck[1]) glauben will, so hätten im Jahre 1796 Emder Kaufleute nicht weniger als 29 Grönlandfahrer in Holland gekauft, jeden für 20 000 G. (!), die 1797 sämtlich bis auf einen von den Engländern gekapert worden seien. Woher diese Nachricht geschöpft ist, wird nicht verraten. Es bedarf wohl aber keines allzu großen Scharfblicks, um zu erkennen, daß sie unmöglich zutreffen kann. Warum sollten die Engländer im Frieden preußische Schiffe wegnehmen? Richtig ist vielmehr folgendes: 1796 gingen 21 (nicht 29) holländische Grönlandfahrer unter preußischer und oldenburgischer Flagge, die erstgenannten von Emden aus, nach dem Polarmeere ab, 1797 dann 31, die aber alle glücklich wieder heimkamen. Kein einziges wurde gekapert. Das geschah vielmehr erst 1798, wo 27 holländische Grönlandfahrer unter preußischer und 6 unter oldenburgischer Flagge aussegelten. Ein Schiff wurde an der Ausreise verhindert, ein anderes kam mit 9 Fischen glücklich nach Emden zurück, alle anderen aber wurden von den Engländern genommen und samt den Ladungen verkauft, „welches wenigstens eine Beute von 1 Million gewesen ist.“[2]). Von einem Ankauf der 29 Grönlandfahrer, noch dazu

[1]) Der Hafen von Emden, Berlin 1901, Anhang S. 17.

[2]) Vz. Gaed. S. 183.

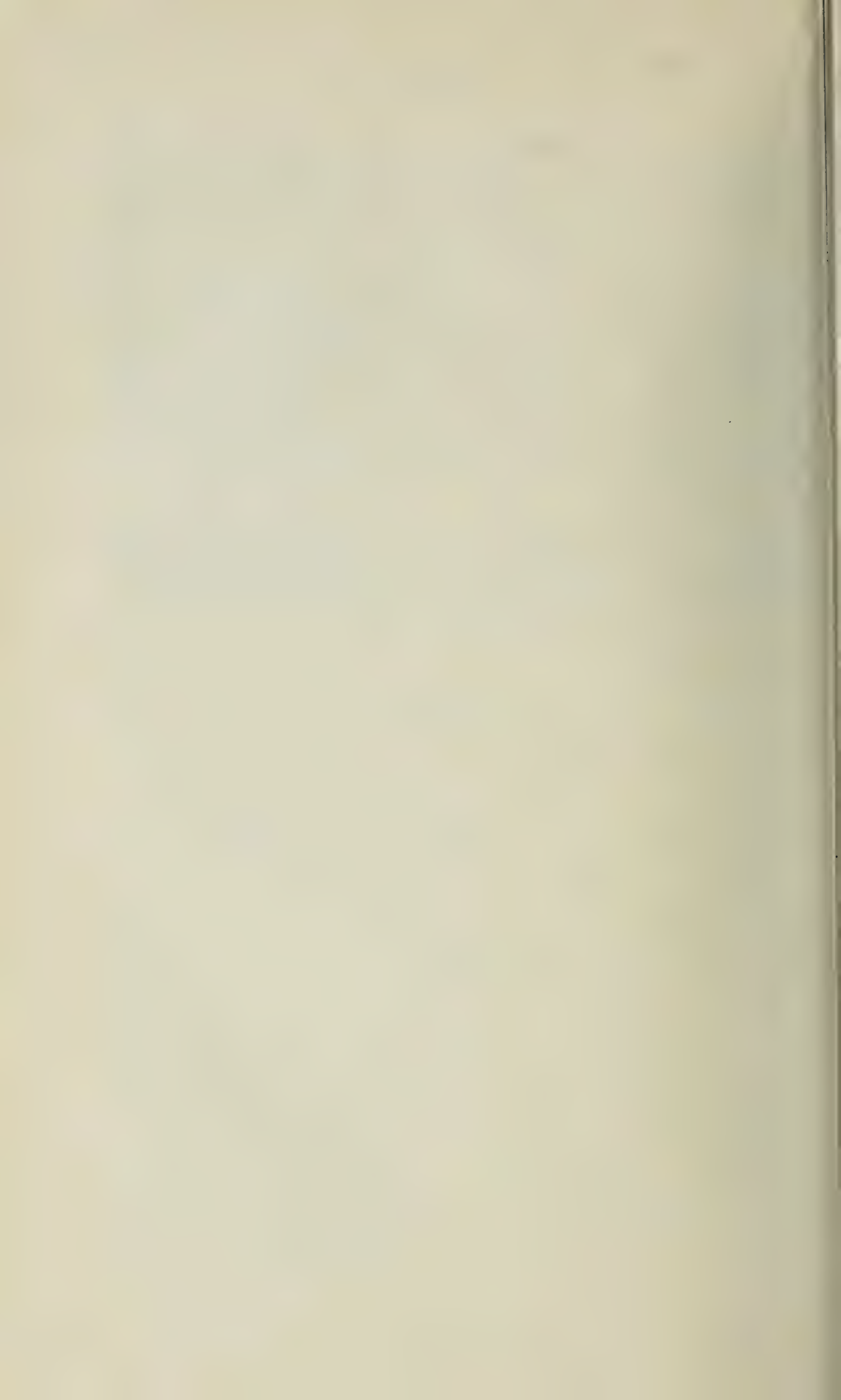
für den recht hohen Preis von je 20 000 G., kann gar keine Rede sein, wenn auch vielleicht die Möglichkeit eines Scheinkaufes nicht ganz von der Hand gewiesen werden soll. Vollzogen wurde er aber dann sicherlich nie[1]).

Zwei Menschenalter später ist dann noch einmal in Emden eine Grönlandkompagnie auf Aktien gegründet worden. 1852 sandte sie zum ersten Male einige — wahrscheinlich 2 — Schiffe auf den Robbenschlag aus. 1853 kehrte nur eins — mit 1400 Robben und einem Eisbären — zurück; 1854 betrug der ganze Segen nur 99 Robben. Daher wurde das geringe Aktienkapital bald aufgezehrt, und die Gesellschaft löste sich auf[2]).

---

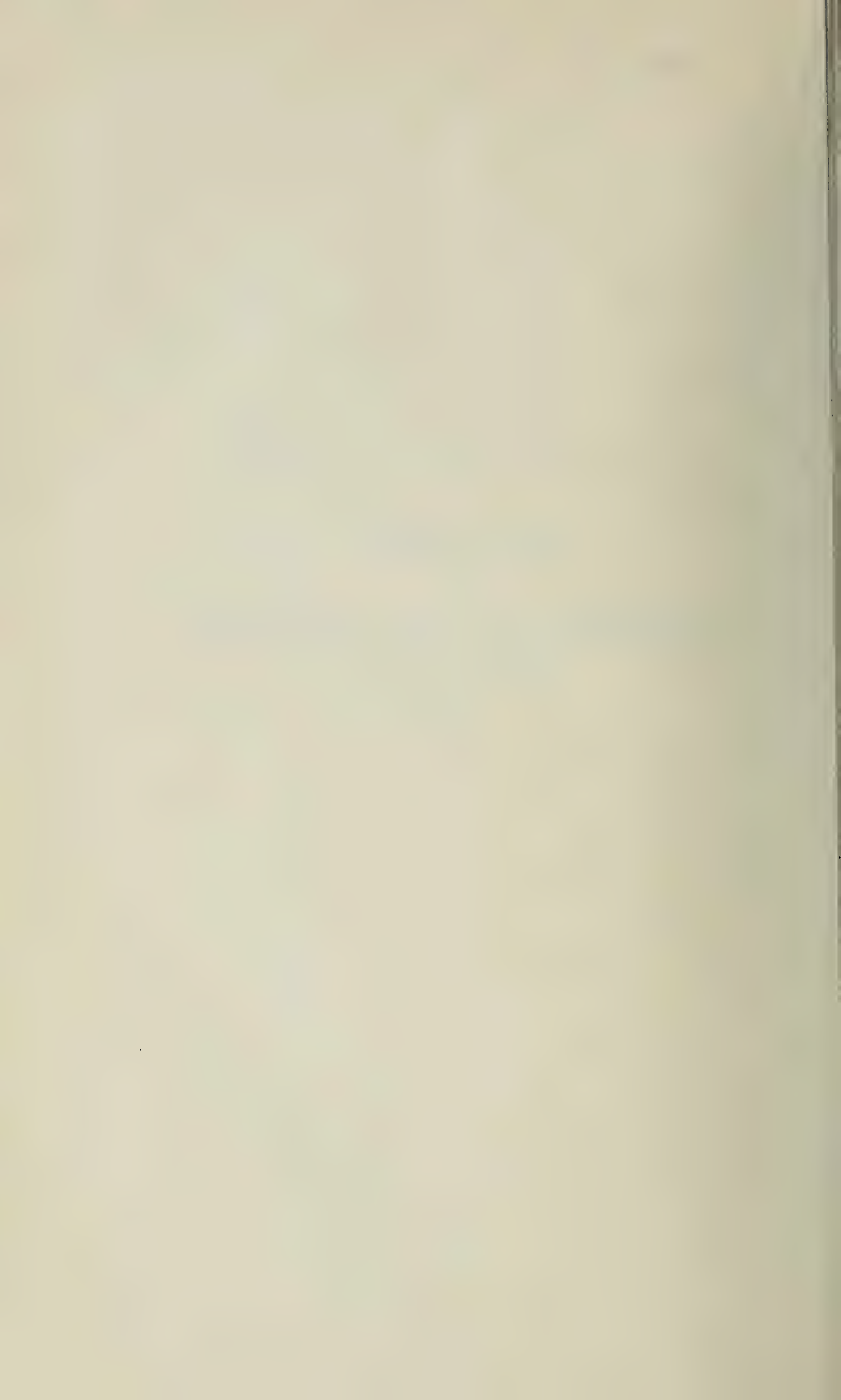
[1]) Bezüglich der unter oldenburgischer Flagge segelnden holländischen Grönlandfahrer ist übrigens Sello (Oldenburgs Seeschiffahrt . . . S. 29 f.) dem gleichen Irrtume wie Schweckendieck zum Opfer gefallen. Daß er sogar den angeblichen Käufer namhaft macht, dürfte daran nichts ändern.

[2]) Schweckendieck a. a. O.



Viertes Buch.

Schleswig-Holstein, Hannover, Oldenburg.



A. Schleswig-Holstein.

I.
Altona.

Auf Grund einer Mitteilung in Wichmanns „Geschichte Altonas"[1]) muß der Beginn der Altonaer Grönlandfahrt in das Jahr 1685 verlegt werden. Sie besagt, kurze Zeit nach dem 22. Januar 1685 sei der Mennonit Jan Elias Munster von Hamburg nach Altona übergesiedelt, um von dort aus die Ausrüstung von Grönlandschiffen zu betreiben. Mit ihm habe sich sein Glaubensgenosse und Anverwandter Heinrich van der Smissen, der bereits einmal als Matrose nach Grönland gefahren, verbunden. Beide zusammen hätten zur besseren Durchführung des Unternehmens Packhäuser in Altona an der Elbe gebaut, und diese seien bei der Belagerung Hamburgs durch die Dänen im Jahre 1686 von den Hamburgern in Grund und Boden geschossen worden. So weit Wichmann. Nun wird in der hamburgischen Liste der Grönlandfahrer, die keinen Unterschied zwischen hamburgischen und altonaischen macht, bereits 1681 82 ein Schiff unter der Direktion Munsters aufgeführt, und zwar dasselbe, das er noch 1698 in der Fahrt hatte, 1683 noch ein zweites, 1684 noch ein viertes. Deren Ausrüstung müßte dann also noch in Hamburg erfolgt sein, und es scheint in der Tat, als ob zum mindesten 1683 Altona noch keine selbständige Grönlandfahrt besessen habe. Eine Eingabe, die Hamburgs Grönlandreeder im Frühling dieses Jahres an ihren Rat richteten, zählt nämlich wohl Glückstadt, Bremen und Lübeck als Grönlandfahrt treibende Städte auf, schweigt

---

[1]) S. 99.

aber gänzlich von dem benachbarten, eifersüchtig überwachten Altona, während man doch — wie Wichmann erzählt — in Hamburg ganz außerordentlich erbittert darüber war, daß Munster in Altona eine Grönlandkompagnie gegründet hatte. Zwar ist es Übertreibung, wenn gesagt wird, daß sich dessen sämtliche Hamburger Geschäftsfreunde deshalb von ihm zurückgezogen hätten, denn 1693 gehörte das bereits 1681 von ihm ausgeschickte Schiff zu $^{10}/_{16}$ Hamburgern[1]), aber es ist gar nicht zu bezweifeln, daß ihm, und vor allem van der Smissen, von Hamburg die größten Schwierigkeiten gemacht wurden. Nichstdestoweniger werden Hamburger — vor allem seine Glaubensgenossen — wie 1693, so auch in anderen Jahren und nicht nur an dem einen Schiffe seine Mitreeder gewesen sein. Es dürfte wenig altonaische Schiffe gegeben haben, an denen kein Hamburger mitinteressierte.

Unter der Direktion Munsters gingen aus 1685—1687: je 3, 1688: 4, 1689: 3, 1690: 9, 1691: 1, 1692: 2, 1693: 3, 1694 1695: je 4, 1696—1699: je 3, 1700: 0, 1701: 4, 1702—1703: je 3, 1704/05: je 1, 1706/07: je 2, 1708/09: je 1, 1710/11: je 2. In dieser Zeit hatte er aber seinen Wohnsitz wohl längst wieder nach Hamburg zurückverlegt.

Von anderen Reedern, die nachweislich Altonaer waren, verzeichnet die Liste noch die Namen Govers, Jan Beets und Leendert Dolck. Ein Govers wird bereits in dem ersten Jahre der Liste, 1669, wo an Altonaer Grönlandfahrt noch gar nicht zu denken war, als Direktor genannt. Die unter diesem Namen ausgehenden Schiffe wurden stets in Hamburg ausgerüstet. Jan Beets tritt zum ersten Male 1691 in der Liste auf, muß aber schon 1696 in Hamburg gewohnt haben, da er eine Eingabe, die die „committirte von denen gesambten interessenten der groenlandischen fischerey" im April dieses Jahres an den Rat wegen Bestätigung des „Grönländischen Rechts" richteten, mitunterschrieben hat[2]). Für Altona blieben demnach nur die Jahre 1691 bis 1695 übrig, in denen er 4, 2, 6, 6, 2 Schiffe aussandte. Leendert Dolck schließlich ließ 1691, 1693, 1696—1702 je 1 Schiff ab-

[1]) St. A. Sch.

[2]) St. A. H.

gehen. Sie dürften wohl in Altona ausgerüstet worden sein, wurden übrigens auch von einem Peter Dolck von Altona kommandiert.

So stehen wir hinsichtlich der ersten Jahrzehnte altonaischer Grönlandfahrt auf schwankendem Boden. Fester wird er erst 1721/22. Es wird nämlich in der Liste bei dem Jahre 1740 zum ersten Male zwischen hamburgischen und altonaischen Schiffen geschieden. Als Reeder der letztgenannten erscheinen Otto Matthiessen und Jakob Linnich. Geht man nun die Liste rückwärts durch, so kann man diese beiden Namen und selbst ein Schiff bis 1722 verfolgen. Aus einem Aktenstück des Staatsarchivs Hamburg geht hervor, daß bereits 1721 ein Robbenschläger von Altona aus nach Grönland gegangen ist. In der Liste war es nicht festzustellen, vermutlich haben wir ihn aber in einem der beiden Schiffe zu suchen, die 1722 unter der Direktion Matthiessens bzw. Linnichs fuhren. Vor dieser Zeit muß die Grönlandfahrt von Altona aus vollständig geruht haben. Nur 1710 hatte Matthiessen bereits einmal ein Walfischfangschiff ausgeschickt. Von 1721 an aber wurde die Fahrt das ganze Jahrhundert hindurch — wenn auch häufig nur mit 1 oder 2 Schiffen — ohne Unterbrechung weitergeführt. Die Schiffe gehörten bis in die 60er und 70er Jahre hinein wohl zum guten Teile Hamburgern. 1730 besaßen sie ein altonaisches zu $^3/_4$, ein anderes zu $^3/_8$. Das erste fuhr unter der Direktion Matthiessen, das zweite unter Linnichs, und dieses bereits seit 1722.

Altonas Grönlandbetrieb hielt sich zunächst in bescheidenen Grenzen. In dem Jahrzehnt 1722—1731 liefen zusammen nur 42 Robbenschläger und Fischer aus. Der Ertrag war recht mäßig, 57 Quardeele Speck durchschnittlich für jedes Schiff. 1732—1741 gingen mehr Fahrzeuge, 68, ab; der Ertrag war fast der gleiche, 57,92 Q. Speck. In den nächsten zehn Jahren, 1742—1751 sank der Betrieb wieder auf die Stufe des ersten Jahrzehnts herab. Obwohl aber der Ertrag bedeutend besser war — 45 Schiffe brachten durchschnittlich 93,5 Q. Speck — verminderte sich die Zahl der ausgesandten Fahrzeuge erheblich. Fast um die Hälfte weniger, nur 24, waren 1752—1761 in dem

Betriebe tätig, die einen Durchschnittsfang von 63,08 Q. Speck mitbrachten. Diesem tiefen Falle folgte aber 1762—1771 ein jähes Emporschnellen auf fast das Vierfache. Die Fänge — 92 Schiffe durchschnittlich 78,82 Q. Speck — waren nicht dazu angetan, ein derartiges Anwachsen hervorzurufen, die Gründe müssen also anderswo liegen. Wahrscheinlich ist, daß hamburgische Juden zu diesem Aufblühen der Altonaer Grönlandfahrt nicht wenig beigetragen haben. Sie hatten nach 1763 in Hamburg begehrt, Grönlandreederei treiben zu dürfen, waren aber abgewiesen worden. Wie die Kommerzdeputierten 1771 dem Rat vorwarfen, hatte man sie dadurch gezwungen, sich nach Altona zu wenden, und es braucht durchaus keine Übertreibung zu sein, wenn sie dem Rat vorhielten: „Jetzo gehet eine kleine Flotte von Altona für hiesiger Juden Rechnung nach Groenland auf den Robbenschlag.“ Aber das allein dürfte Altonas Grönlandfahrt kaum von 2 Schiffen in 1762 auf 18 in 1769 hinaufgeschraubt haben; da müssen noch andere Gründe im Spiele gewesen sein, und es ist fast mit Bestimmtheit anzunehmen, daß deren wichtigster eine dänische Prämie für die Ausrüstung von Grönlandfahrern gewesen ist. Diese Erklärung drängt sich auf, obwohl für eine solche Vergünstigung in der genannten Zeit keine Zeugnisse vorliegen. Die „Chronologische Sammlung der Verordnungen und Verfügungen für die Herzogtümer Schleswig und Holstein etc.“ versagt hier vollständig. Der erste, die Gewährung einer Prämie betreffende Erlaß, den sie bringt, ist der vom 13. Oktober 1784, und doch ergibt sich aus anderen Nachrichten, daß wenigstens 1773—1777 bereits eine solche bewilligt sein mußte. Daß diese Vergünstigung noch 1777 in Kraft war, bezeugt die bereits früher besprochene Eingabe der Hamburger Grönlandreeder an ihren Rat, in der sie sich darauf beriefen, daß die dänische Regierung den Altonaern eine „ansehnliche Gratifikation“ zugestanden habe. Wahrscheinlich kam diese jedoch nicht den Altonaern allein, sondern sämtlichen schleswig-holsteinischen Plätzen zugute, denn am 26. November 1771 bewarb sich ein gewisser Johann Koster aus Collmar bei Glückstadt darum mit der Begründung, daß sie „anderen zu

Schleswig, Tondern etc. errichteten Interessenschaften wiederfahren“ sei. Bei dieser Gelegenheit vernehmen wir auch, daß die Prämie 5 Rtlr. für die Last betrug und daß außerdem noch Freiheit von dem Gebrauche des gestempelten Papiers, der gewöhnlichen Lastgelder und der Zoll- und Lizentabgaben gewährt wurde[1]). Die Erlangung der Prämie, deren der Bittsteller teilhaftig zu werden wünschte, scheint an die Bedingung geknüpft gewesen zu sein, daß die Schiffe bereits 5 Jahre lang nach Grönland gegangen seien. Johann Koster teilte nämlich in seiner Eingabe mit, daß er in den drei vorangegangenen Jahren 1769—1771 sein Schiff nach Grönland ausgerüstet habe, und doch lautete sein Ersuchen nur, ihm von 1773 ab auf 5 Jahre die königliche Prämie zu gewähren. Daß die Altonaer in dieser Zeit im Genusse der Prämie sich befanden, darf nach der Äußerung der hamburgischen Grönlandreeder im Jahre 1777 also als sicher gelten. Wenn ihre Flotte gleichwohl gegen die vorangegangenen Jahre erheblich zurückgegangen war, so liegt der Schluß nahe, daß früher eine höhere Prämie gezahlt wurde. Doch ist dieser keineswegs zwingend. Das Sinken läßt sich ganz natürlich und ziemlich ausreichend dadurch erklären, daß die hamburgischen Juden nach dem Inkrafttreten der Vergünstigungen ihre von Altona aus betriebene Grönlandreederei eingestellt haben dürften, da sie der so ungleich gewordenen Konkurrenz nicht mehr gewachsen waren. Und der Ausfall einer ganzen „Flotte“, wie sie ihnen nach der im Jahre 1771 getanen Bemerkung der hamburgischen Kommerzdeputierten zugeschrieben wurde, mußte bei dem schwachen Grönlandbetriebe der Stadt natürlich ganz besonders fühlbar werden. Seine Geringfügigkeit erscheint befremdlich, wenn man bedenkt, wie groß angesichts der so viel besseren Bedingungen im Vergleich zu Hamburg der Anreiz dazu sein mußte. Schon ohne Prämie stand sich Altona besser als der große Nachbar. Zwar die gänzliche Abgabenfreiheit war belangslos, ja wurde völlig aufgehoben, da die Altonaer zu ihrer Sicherheit den hamburgischen Hafen benutzten und dafür ebenso

[1]) Die beiden letzten Vergünstigungen genoß Altona von jeher. — Die Eingabe Kosters im St. A. Sch.

wie die Nachbarn 5 Rtlr. Schiffsgeld bezahlten, außerdem den Speck in die hamburgische Tranbrennerei brachten und ihnen dafür ebenfalls 4 Rtlr. Fischgeld abgenommen wurden[1]). Aber einmal stellten sich die Ausrüstungen in Altona erheblich billiger als in Hamburg, dessen Grönlandreeder daher trotz aller Verbote dort ihre Schiffsausrüstungen besorgen ließen. Sodann wurde am 2. Juli 1768 die Einfuhr fremden Trans in die gesamten Herzogtümer gesperrt und dadurch der Preis in die Höhe getrieben. Schließlich durfte die Ausfuhr von Tran und Barten im Gegensatz zu Hamburg ohne jede Angabe erfolgen, und die Absatzbedingungen waren dieselben wie dort, abgesehen von den dänischen Landen, wo Hamburgs Erzeugnisse keinen Eingang fanden, da Altona z. B. die Tonne Tran mit 4½ Rtl. Akzise weniger dorthin verkaufen konnte.

In den Jahren 1773—1777, in denen also nachweislich die Prämie gezahlt wurde, rüstete Altona nur 7, 6, 6, 5, 5 Schiffe aus, während es 1771 noch 15, 1769 noch 18 gewesen waren. Ohne Inanspruchnahme fremden Kapitals war also die Fahrt trotz der Prämie nur mäßig, und sobald die Unterstützungsgelder fortfielen, stockte sie fast gänzlich, denn von 1779—1783 ging nur noch jährlich 1 Schiff nach Grönland. Daher mußte man in Altona sehr betroffen und enttäuscht sein, als Christian VII. am 13. Oktober 1784 den Herzogtümern Schleswig und Holstein, der Herrschaft Pinneberg und der Grafschaft Ranzau auf 5 Jahre eine Prämie für reindänische Grönlandschiffe in Höhe von 15 Rtlr. für die Last (bis 130 L.) bewilligte, Altona aber davon ausnahm. Den Bemühungen des „General-Land-Oeconomie- und Commerzcollegiums" gelang es dann zwar, am 13. April 1785 ein königliches Reskript zu erwirken, das der Stadt wenigstens die halbe Prämie, 7½ Rtlr., zusagte, aber die Erlangung der Unter-

[1]) 1778 und dann wieder 1782 verbot der Oberpräsident von Altona den dortigen Grönlandreedern die Bezahlung dieser Abgaben, zog jedoch beide Male seine Weisung wieder zurück. 1790—91 machte er wieder Schwierigkeiten, so daß ein Altonaer die Gebühren nur unter der Bedingung des Schweigens über die erfolgte Zahlung entrichtete. Es scheint aber auch fernerhin bei dem alten Gebrauche geblieben zu sein. St. A. H.

stützung war an eine Bedingung gebunden, die das Reskript fast völlig wieder aufhob oder wenigstens sein Inkrafttreten auf 10 Jahre hinausschob. Während nämlich in den übrigen schleswig-holsteinischen Plätzen jedes reindänische Schiff von 1785 ab ohne weiteres unter den vorgeschriebenen Bedingungen mit 15 Rtlr. für jede Last prämiefähig wurde, sollten die altonaischen die halbe Prämie nur dann erhalten, wenn sie, von nur dänischen Reedern ausgerüstet, in jedem der 10 vorangegangenen Jahre in Grönland gewesen waren. Da nun 1779—1783 nur je ein, 1784 dann 3 Grönlandfahrer von Altona abgegangen waren, konnte im günstigsten Falle 1785 ein einziges Schiff die Vergünstigung erhalten, und erst 1793 zwei weitere. Das war offenbar eine Ungerechtigkeit, aber sie wurde fast ganz dadurch aufgehoben, daß man Altonaern, die an der Grönlandreederei unter den gleichen Vorteilen wie die übrigen Plätze Schleswig-Holsteins teilhaben wollten, die Möglichkeit dazu bot. Bereits im Dezember 1784, ehe Altona überhaupt etwas zugestanden war, hatte das Ökonomie- und Kommerzkollegium einen altonaischen Reeder, Matthiessen, der um Gewährung der Prämie gebeten hatte, darauf hingewiesen, daß lediglich in Altona ausgerüsteten Schiffen die Prämie versagt sein solle, nicht aber solchen, die, wenn auch an anderen Orten ausgerüstet, ihre Ladung nach Altona brächten; und das Reskript vom 13. April 1785, das unter der gekennzeichneten harten Bedingung der Stadt die halbe Prämie bewilligte, betonte das ausdrücklich. Es kam also, wie man sieht, der Regierung darauf an, den weniger als Altona begünstigten schleswig-holsteinischen Hafenplätzen den Verdienst zuzuwenden, den die Ausrüstungen im Gefolge hatten. Im Frühjahr 1786 wandte sich deshalb Matthiessen mit 2 Schiffen nach Glückstadt, um die 15 Rtlr. für jede Last zu bekommen. Weil er aber dabei nicht redlich vorging, sondern bereits soweit versorgt dort ankam, daß ein einziges Leichterfahrzeug das noch Fehlende heranschaffen konnte, glaubte weder der Magistrat Glückstadts noch das Ökonomie- und Kommerzkollegium die Ausrüstung als dort geschehen bescheinigen zu können[1]). Das eine

[1]) St. A. Sch.

der beiden Fahrzeuge, der 104½ Kommerzlast große „Nikolaus", der bereits 10 Jahre nach Grönland gesegelt war, wäre in Altona der halben Prämie teilhaftig geworden; ob sie ihm aber nun noch gewährt wurde, konnte nicht festgestellt werden. Die Altonaer Reeder wußten jetzt also, was sie zu tun hatten, und sie werden nicht gezögert haben, den etwas unbequemen, aber lohnenden Umweg einzuschlagen. Dazu waren sie auch noch genötigt, als ein neues königliches Reskript vom 11. Oktober 1786 ihnen die volle Prämie zuwendete, denn es blieb bei der obigen Bedingung, so daß bis 1792 einschließlich nur der „Nikolaus" davon Nutzen zog. Alle übrigen Ausrüstungen erfolgten demgemäß zweifellos an anderen Plätzen.

Sehen wir nun zu, unter welchen Voraussetzungen die Prämien bewilligt und welche sonstigen Vergünstigungen den schleswig-holsteinischen Grönlandreedereien zugestanden wurden.

1. Die Prämie konnte sowohl Einzelreedern als Reedergemeinschaften, sofern diese nur aus dänischen Untertanen bestanden, für dänische — eigene wie geheuerte — Schiffe zuteil werden, auf 5 Jahre „und alsdann bis weiter", jedoch nur bis zur Trächtigkeit von 130 Kommerzlasten, „wohingegen sie jedoch wegen der geschehenen Ausrüstung, wegen der Größe des Schiffes und dessen dermaligen Eigenthümers gnugsame Beweisthümer beybringen müssen." Um die möglichst baldige Aussendung solcher Schiffe zu bewirken, wurde erlaubt, daß ihnen von den Vorräten des königlichen grönländischen Handels, so weit vorhanden, Specktonnen und Fleete zu billigen Preisen überlassen und diese später nach Beschaffenheit der Umstände in Speck oder Tran bezahlt werden könnten. Sodann sollte ihnen auf Ersuchen die versprochene Prämie vorgeschossen werden können, „insoferne sie dabey Sicherheit stellen können, daß die Expedition, wofür die Prämie vorgeschossen wird, wirklich ins Werk gesetzt und in einer gewissen, von Unserm Finanzcollegio näher zu bestimmenden Zeit nach dem Empfang der Prämie vollführet werden solle."

Hierzu kamen nun noch andere Erleichterungen, wie sie seit 1781 dem königlich privilegierten grönländischen Handel zustanden:

2. Erteilung von Seepässen, laut denen die Schiffe ohne alle Behinderung und ohne irgend auf- oder angehalten zu werden, ihre Reise fortsetzen und sowohl in Kriegs- wie in Friedenszeiten ohne Zulassung der Reeder zu keinem anderen Dienste gebraucht werden sollen, als wozu sie von den Eigentümern bestimmt sind.

3. Die bereits bestehende Anordnung, daß die zum Walfischfange und zu den Fischereien erforderlichen Seeleute nur im äußersten Notfalle zum königlichen Dienste ausgeschrieben werden sollen, wird auf die Reeder, solange sie an den Freiheiten des königlichen Plakates teilnehmen, ausgedehnt und ferner, um stets die erforderlichen Seeleute zur Verfügung zu haben, dahin erweitert, daß die jedesmal von der Reise zurückkommenden Leute von der Ausschreibung zum königlichen Seedienst, so viel nur immer möglich, verschont bleiben sollen; jedoch unter der Bedingung, daß sie mit den von den Reedern in vorgeschriebener Form zu erteilenden Beweisen dartun können, daß sie bereits zu neuen Reisen angenommen sind.

4. Alle Kommandeure, Schiffer- und Seeleute, die durch solche von den Reedern ausgestellten und von den Behörden beglaubigten Bescheinigungen den Nachweis zu führen vermögen, daß sie ihren Dienst auf Walfischfängern und Robbenschlägern antreten bzw. von einem solchen nach der Heimat zurückkehren wollen, sollen überall frei passieren und nicht gehalten sein, Rollwagen zu ihrer Beförderung zu nehmen, sondern befugt sein, sich derjenigen Wagen zu bedienen, die sie am besten bekommen können.

5. Seefahrende Leute und Handwerker, die von fremden Orten zur Arbeit und zum Dienst bei den Grönlandschiffen oder -ausrüstungen hereinkommen, sollen, solange sie zu diesen Arbeiten gebraucht werden und darin verbleiben, gleiches Recht und gleichen Schutz wie die eingesessenen dänischen Untertanen genießen, auf keine Weise in ihrer Arbeit gehindert oder ihr entzogen werden und nebst ihren in dänischem Gebiete wohnenden Ehefrauen von bürgerlichen Lasten, solange sie keine anderweitige bürgerliche Nahrung treiben, befreit sein.

6. Alle zur Schiffsausrüstung oder sonst zum Grönland-

betriebe erforderlichen Handwerker wie Böttcher und andere dürfen nach Belieben angenommen und ohne jede Behinderung seitens der Handwerkerzünfte oder sonst jemandes gebraucht werden, wenn sie ausschließlich auf den Ausrüstungsplätzen und Packhäusern arbeiten und nichts anderes verfertigen, als was zum Fischfang und der dazu nötigen Instandsetzung und Ausrüstung der Schiffe sowie zu deren Ausbesserung und Erbauung nötig ist. Um Mißbräuchen vorzubeugen, wird festgesetzt, daß kein Schiffsreeder oder Kaufmann als berechtigt angesehen werden könne, diese Freiheiten in Anspruch zu nehmen, er habe denn vor der Obrigkeit seines Ortes förmlich erklärt, daß er selbst oder in Gemeinschaft mit anderen dänischen Untertanen zu einer bestimmten Zeit ein oder mehrere Grönlandschiffe ausrüsten wolle, „als welcher Declaration er alsdann, insoferne er an vorbemeldte Freyheiten Antheil nimmt, nachzuleben verbunden ist."

7. Die zum Walfisch- und Robbenfang bestimmten Schiffe mögen die von den Walfischfangschiffen des königlichen privilegierten grönländischen Handels bisher geführte gespaltene Flagge vom dunklerem Zeuge führen. Auch sollen die Reedereien ermächtigt sein, für ihre Schiffe besondere Schiffsartikel zu entwerfen, die zur Bestätigung des General-Land-Ökonomie- und Kommerzkollegiums eingesandt und dann für die Schiffsmannschaft verbindlich sein sollen. In allen angeführten Punkten sollen „Privat-Expediteurs von Schiffen zum Wallfisch- und Robbenfang dieselben Gerechtsahme genießen und auf alle Weise angesehen und behandelt werden . . .. als ob solche Ausrüstungen von Unserm vereinigten Grönländischen, Isländischen, Finmärkischen und Färöischen Handel für dessen eigene Rechnung geschähen."

Mit diesen Vergünstigungen konnten die schleswig-holsteinischen Grönlandreeder zufrieden sein. Sie erlangten dadurch einen so ungeheuren Vorsprung vor den übrigen deutschen Grönlandfahrt treibenden Plätzen, daß der bereits vorher erschwert gewesene Wettbewerb fast unmöglich gemacht wurde. Das am 2. Juli 1768 erlassene Einfuhrverbot für fremden Tran hob die dänische Regierung zwar durch ein Plakat vom 16. März 1785

auf, aber sie belegte ihn mit einem so hohen Eingangszoll — 8 Lßl. Zoll und 24 Lßl. Lizenten für die Tonne — daß er trotzdem nur wenig Aussicht hatte, dem einheimischen erfolgreich Konkurrenz zu machen.

In Altona zeigte sich sofort die Wirkung der Prämie. War 1779—1783 immer nur 1 Schiff nach Grönland gegangen, so waren es 1786 bereits 5, 1787: 7, 1788/89 je 9. Von diesem Jahre brachte nur das erste einen minderwertigen Fang, nämlich durchschnittlich 58 Q. Speck auf jedes Schiff. In den folgenden war er weit besser, betrug 189, 162,6, 104, 127 Q. Speck, so daß die Reedereien, besonders infolge der damals außerordentlich hohen Tranpreise, auch ohne die Prämie gut abgeschnitten hätten.

1789 lief die Prämie ab. Am 18. Dezember bewilligte der König im wesentlichen unter den gleichen Bedingungen, auf 5 Jahre für Schleswig-Holstein außer Altona eine neue Ausrüstungsbeihilfe, setzte sie jedoch von 15 Rtlr. auf 8 Rtlr. Spezies für die Kommerzlast herab. Am 27. Januar 1790 wurde sie auch Altona zugesprochen, jedoch wieder mit der Einschränkung, daß für die Schiffe eine ununterbrochene zehnjährige Verwendung in der dänischen Grönlandfahrt nachgewiesen werden könne. Als neue Bestimmungen für alle traten hinzu.

1. Schiffe, die der Prämie teilhaftig werden wollen, müssen an dem Orte der Ausrüstung oder sonst in einem inländischen Hafen überwintert haben, andernfalls aber genau beweisen können, daß sie durch Sturm oder andere unglückliche Zufälle genötigt worden sind, einen anderen Zufluchtsort zu suchen. In diesem Falle müssen sie jedoch nach dem Ausrüstungsplatz zurückkommen und sich daselbst mit allem Erforderlichen versehen.

2. Die Reeder müssen vor ihrer Ortsbehörde eidlich erhärten, daß sämtliche Bedürfnisse zur Ausrüstung im Lande angefertigt oder angeschafft sind, ausgenommen Harpunen und anderes Fischereigerät, von dessen Güte der Fang abhänge, sofern sie auswärts von besserer Beschaffenheit zu erhalten sind.

3. Die Schiffe, die bisher aus dänischen Häfen zum Walfisch- und Robbenfang gebraucht worden sind, sollen wie bisher der

Prämie teilhaftig werden können, neu in den Betrieb eintretende dagegen nur dann Anspruch auf sie haben, wenn ihre Erbauung im Lande durch amtliche Biel- und Meßbriefe genau nachgewiesen werden kann.

Es sei hier gleich bemerkt, daß die Prämie 1794 abermals auf 5 Jahre zugestanden, jedoch von 8 Taler Spezies auf 8 Taler schleswig-holsteinisch Kourant vermindert und in dieser Höhe 1805 auf weitere 5 Jahre verlängert, 1817 dann auf 10 Reichsbanktaler festgesetzt wurde.

In Altona hielt sich unter diesen Umständen die Grönlandfahrt auf der Höhe. 1790—1795 gingen je 9, 1796: 10, 1797: 11, 1798—1800 je 10 Schiffe ab. Sie erzielten außer 1793 und 1794 — mit 54 bzw. 53 Q. Speck durchschnittlich — befriedigende Erträge, und die Reeder durften vermutlich wenigstens die doppelte Prämie als Gewinn in die Tasche stecken, da die Tranpreise ganz außerordentlich hoch standen. Dann kamen die für Dänemark so verhängnisvollen Kriegsjahre. 1801 gingen deshalb nur 6, 1802 aber wieder 10 Schiffe nach dem Nordmeer ab. Dann scheint erst wieder 1806 — mit 8 Schiffen — die Fahrt möglich gewesen zu sein, und damit hören die Nachrichten und vermutlich auch die Ausrüstungen bis zum völligen Zusammenbruche der napoleonischen Herrschaft gänzlich auf.

1815 wurde die Grönlandfahrt — zunächst mit 1 Schiff — wieder aufgenommen. 1817 waren es bereits wieder 7, 1818: 8, 1821: 7, 1824 aber nur noch 2. Wahrscheinlich haben einige Schiffe die Fahrt noch länger fortgesetzt. Näheres hierüber war jedoch nicht in Erfahrung zu bringen.

* * *

Von den Reedern des ersten Vierteljahrhunderts der Altonaischen Grönlandfahrt, 1685—1710, war bereits oben ausführlich die Rede. Für die Zeit von 1722 bis 1800 sollen hier wenigstens die Namen der rechnungführenden Reeder oder Direktoren mitgeteilt werden, sofern wenigstens 5 Ausrüstungen von ihnen vorgenommen wurden. Es sandten aus:

Familie Matthiessen	1722—1753	76		150 Schiffe
	1766—1800	74		
Jakob Linnich	1722—1746	47	79	90 „
	1754—1777	32		
Andreas Linnich	1730—1737		11	
Joh. Heinrich Stullmann	1741—1757			27 „
Lucas Ovens Beets	1764—1778			26 „
Heinrich Dultz	1768—1771	7		61 „
	1785—1801	54		
Detlof Lorenz Lange	1766—1773			8 „
Nikolaus Baur	1766—1769			11 „
Jak. Daniel Rutgers	1767—1772			18 „
Joh. Lübbes	1773—1778			6 „
Canal-Compagnie	1785—1801			46 „

Von diesen verdient Andreas Linnich eine besondere Erwähnung. Er schickte nämlich in den Jahren 1733—1737 ein Schiff nach der Davisstraße, um mit den Eingeborenen zu handeln. Zu den ersten drei Jahren bemerkt die Liste, daß das Schiff Tran und Barten erhandelt habe. 1736 fing es einen Wal von 50 Q. Speck und erhandelte noch 30 Q. dazu. 1737 aber kam es ganz leer zurück. Dies ist der einzige nachweisbare Fall, daß ein deutsches Schiff — die dänische Flagge tut hier nichts zur Sache — mit den Eingeborenen in Handelsverbindung getreten ist.

Namen von Grönlandinteressenten, die nicht Direktoren waren, sind nur wenige überliefert, eben so spärlich fließen die Angaben über die Besitzverhältnisse. Der beiden Schiffe, die 1730 zu $^3/_8$ bzw. $^3/_4$ Hamburgern gehörten, ist bereits oben gedacht. Die Nachrichten für 3 andere sind folgende:

1772 kauften Hamburger das Altonaer Schiff „Prinz Karl", das 1768—1772 unter der Direktion von Jakob Daniel Rutgers nach Grönland gegangen war. Rutgers Anteil betrug $^2/_{16}$. Alle übrigen Mitreeder waren offenbar Juden — ob hamburgische oder altonaische ließ sich nicht feststellen. Möglicherweise haben wir einen der von Hamburger Juden ausgeschickten Robbenschläger vor uns. Die Namen der Interessenten waren: Moses Gottschalck Levy, Simon Valentin von der Porten, Ruben Heyman

Fürst, Assu Joseph Getting, Philip Simon Neustadel, Benedix Hertz Schiff, David Oppenheimer, Samuel Julius, Jonas Goldschmidt, Nathan David, Jakob Meyer & Consorten[1]).

1783 teilten sich in den Besitz der „Johanna Catharina“: Justizrat Conrad Matthiessen $^{9}/_{16}$, Otto Matthiessen $^{4}/_{16}$, Wilm Meyeninck $^{1}/_{16}$, Carl Friedrich Schmidt $^{2}/_{16}$.

1785 waren Reeder des „Nikolaus“: Conrad Matthiessen $^{9}/_{16}$, Otto Matthiessen $^{3}/_{32}$, von Gähler $^{1}/_{32}$, Baur $^{2}/_{32}$, Peter de Voß $^{2}/_{32}$, Johann Gottfried $^{1}/_{32}$, Andreas Meyer $^{1}/_{32}$, Wilm Meyeninck $^{2}/_{32}$[1]).

*
* *

Über Altonas Grönlandschiffe liegen außer den Namen so gut wie gar keine Nachrichten vor. Nur von den drei soeben erwähnten ist Genaues bekannt. Der „Prinz Karl“ ist bereits bei den Mitteilungen über Hamburgs Grönlandflotte (unter Nr. 23) besprochen.

„Johanna Catharina“ war ein Fregattschiff unbekannter Herkunft von 94 Kommerzlasten, das 1783 in öffentlicher Versteigerung zu Altona für 4450 Mℓ. grob Kourant erworben wurde. Seit 1784 und noch 1800 fuhr es nach Grönland.

„Nikolaus“ war ein 1766/67 in Flensburg aus gutem gesunden Eichenholz „auf Craveal Façon“ erbautes „Heckbord Schnauschiff“ von 70 Last bzw. 104½ Kommerzlast. Es ging 1767 für Rechnung des Eigentümers Nikolaus Stuhr in Flensburg, von dort nach Grönland und wurde von dessen Witwe am 8. März 1768 mit dem Fleet und sämtlichem Inventar für 9500 Rtlr. grob Kourant an Conrad Matthiessen verkauft, fuhr bereits in demselben Jahre und noch 1800 für altonaische Rechnung nach Grönland.

---

[1]) St. A. H.

[2]) Die Nachrichten über beide Schiffe im St. A. Sch.

II.

Glückstadt.

Als Begründer der Glückstädter Grönlandfahrt wird der Mennonit Giesbert Daniel van der Smissen, der Vater des altonaischen Grönlandreeders genannt[1]), und ein im Staatsarchiv Schleswig[2]) aufbewahrtes Schriftstück „Unvorgreiffliche puncten, so zu uffnahmb und vorbeszerung des commercii gereichen“ verrät uns, daß die erste Ausrüstung 1671 geschah. Da heißt es: „So viel die navigatio betrifft, haben einige burgere den anfang mit den wallfischfang- und fahrt uff Groenland gemachet und furerst zum versuch ein schiff dahin abgehen laszen; werden, da Gott gnade und segen gibet, kunfftig mehr dahin destiniren.“ Mit Glückstadts Schiffahrt war es damals übel bestellt, denn „die zahl der allhie vorhandenen schiffen belangend, sindt derselben zwantzigh nicht groszer, sondern mittelmäsziger capicität, welche ihre fahrt vornehmblich uff Hamburg und einige uff Hollandt, wann etwas fürfällt, haben.“ Daher bedeutete die Aufnahme der Grönlandfahrt einen großen Fortschritt, denn diese erforderte tüchtige Seeschiffe, die, einmal vorhanden, auch zu anderen weiteren Reisen Verwendung finden konnten und sollten.

Die erste Unternehmung im Jahre 1671 schlug indessen gänzlich fehl. Das Schiff ging im Eise mit sämtlichen Gerätschaften verloren, doch konnte die Mannschaft sich retten. Trotzdem ließ die Kompagnie den Mut nicht sinken, sondern nahm das Werk von neuem in Angriff. 1672 und 1673 fanden Aus-

---

1) Wichmann, Geschichte Altonas, S. 99.

2) Wenn nichts anderes bemerkt, sind die mitgeteilten Nachrichten dem St. A. Sch. entnommen.

rüstungen statt, über die nichts weiter bekannt geworden ist. Wahrscheinlich brachten sie reichen Gewinn[1]), denn 1674 hatten zwei Kompagnien, die „alte“ und die „neue“, bereits 5 eigene Schiffe in der Fahrt, von denen 3 im Herbst nach Frankreich gingen[2]). Ferner bestand bereits eine Tranbrennerei und — wie es scheint — eine Fischbeinreißerei.

In diesem Jahre 1674 kamen die Glückstädter Grönlandfahrer mit den hamburgischen Behörden in Streit. Die alte Kompagnie hatte durch Jürgen Pestorff und Peter Rave 8865 Pfund Barten nach Hamburg bringen lassen und dafür 12 ℳ 14 ß, desgleichen die neue Kompagnie für 40 Tonnen Tran und eine Partie Barten 28 ℳ 14 ß Tonnen- und Bakengeld bezahlen müssen. Hierüber beschwerten sich die „gesambte intereßenten der grönländischen compagnien“ in einer an Christian V. gerichteten Eingabe. Sie bemerkten darin, sie hätten sich nicht am wenigsten darum zur Grönlandfahrt entschlossen, weil der Walfischfang auf dänischem Gebiete vor sich gehe; Hamburg besitze keine Erlaubnis vom Könige, dort zu fischen, habe aber trotzdem im letzten Sommer 75 Schiffe dorthin geschickt. Anstatt sich dafür erkenntlich zu zeigen, verlange es jetzt gar noch Zoll für Tran und Fischbein. Da nun die Fische auf dänischem Gebiete erlegt, der Speck in Glückstadt ausgebrannt und die Barten ebenda gereinigt worden seien, müßten Tran und Fischbein in Hamburg zollfrei eingehen dürfen. Das Verlangen Hamburgs sei eine unziemliche Neuerung, die sogar den königlichen Regalien zuwiderlaufe, denn es belaste die aus Dänemark kommenden Waren mit einem neuen Zoll, unterwerfe dänische Untertanen den hamburgischen Bürgerschlüssen und bringe sie gleich-

---

[1]) Diese beiden Jahre ergaben für die Hamburger ungeheure Fänge: die Holländer waren durch Krieg an der Fischerei gehindert.

[2]) Eins davon, der „Junge Tobias“, ging nach „St. Marten. Bordeaux etc.“ Es gehörte der neuen Kompagnie. Der Schiffer stammte von Sylt, wurde am 15. Sept. 1674 als Bürger aufgenommen. Am 2. Dez. ging das Schiff von der Charente mit Kurs auf die Ems in See. Ein Ostender Kaper nahm ihm nur etwas Wein, Wasser, Takel- und Segelwerk fort. Ein schwerer Sturm zwang es, da Ems oder Vlie unerreichbar, nach der Elbe zurück.

sam unter ihren Zwang; das Tonnen- und Bakengeld, das Bürgerzoll genannt und von den hamburgischen zur See handelnden Bürgern erlegt werde, sei nämlich eine „Beliebung", die nur die Hamburger Bürgerschaft angehe und von dänischen Untertanen nicht gefordert werden dürfe. Daher bäten sie den König, er möge dafür sorgen, daß ihnen für die Grönlandwaren fernerhin nichts abgenommen und das bereits Bezahlte mitsamt den ihnen erwachsenen Kosten zurückerstattet werde und stellten ihm anheim, inwiefern die Stadt Hamburg der Neuerung und der Verletzung der königlichen „territorial und andern gerechtsahmen halber anzusehen sey, damit wir dadurch angereitzet werden mogen, nicht allein die angefangene grönlandische handlung zue continuiren und mit mehren schiffen zu versterken, besondern auch auff andere negotiationes bedacht zu sein, wodurch dieser gueten stadt nahrung befordert werden möge."[1]. Die dänische Regierung nahm sich der Bittsteller kräftig an. Hamburg hielt seinen grundsätzlichen Standpunkt, daß das Tonnen- und Bakengeld bezahlt werden müsse, aufrecht, gab aber schließlich, nachdem man sich gegenseitig Grobheiten gesagt hatte, um des lieben Friedens willen und unter Vorbehalt nach. Es erklärte, die Hamburger könnten der geringen Zufuhr der Glückstädter Grönlandreeder wohl entraten, wüßten auch, „dasz diese collusion mit darunter verborgen lieget", daß sie andere, fremde Grönlandwaare in die Stadt bringen und „die Glückstäder nur ihren nahmen darzu vorleihen." Aber trotzdem „soll dehnen glückstädischen gronlandischen interessenten die mit ihren eigenen schiffen für ihren eigenen risico und rechnung aus der see gebrachte bahren und von dem speck gebrandter tran, wenn er anhero kompt und sie äydlich erhalten werden, dasz esz ihr eigen guth und dasz kein frembder part noch antheil daran hat und kein proper unterschleiff darunten vorhanden, bisz anderesz zu verordnen und die alte gerechtigkeit wieder zu exerciren die nothurfft erforderen wirdt, ihnen durch ein frey-

[1]) St. A. H., ebenso die übrigen in dieser Angelegenheit gewechselten Schriftstücke. Dieser Fall ist S. 186 ff. ausführlicher erörtert worden.

zettel sollen passiret und eingelassen werden; da sie aber auff unrichtigkeit, unterschleiff und betrug betreten würden, neben den colludenten der vorgehabten defraudation halber der gebühr nach, wie überall gebrauchlich, angesehen und beleget werden.“ Hamburg scheint indessen die Abgabenerhebung nicht lange eingestellt zu haben. Bereits 1681 klagten die Glückstädter wieder darüber, daß sie in Hamburg Tran und Barten wie die dortigen Bürger verzollen müßten.

Für die Jahre 1675 und 1676 fehlt jegliche Nachricht über Glückstadts Grönlandfahrt. Erst 1677 hören wir etwas von ihr. Am 26. März teilten die Deputierten der alten Kompagnie dem Könige mit, sämtliche Interessenten hätten beschlossen, „wegen der jetzigen gefährlichen conjuncturen und kriegesläuffen“ in diesem Jahre nur ein Schiff auszurüsten und in Gesellschaft der hamburgischen aussegeln zu lassen. Zugleich klagten sie über ein kürzlich veröffentlichtes königliches Mandat, das den seefahrenden Leuten bei Vermeidung höchster Strafe verbiete, ohne besondere Erlaubnis Glückstadt zu verlassen; sie seien dadurch gezwungen, außer dem Kommandeur, der eine solche Erlaubnis besitze, Fremde anzunehmen und erbäten, damit ihnen nicht unvermutet ein Hindernis in den Weg gelegt werde, dazu die königliche Einwilligung. Die Genehmigung wurde erteilt, und fortan blieb es dabei, daß der größte Teil der Schiffsbesatzung aus Fremden — vermutlich Eingesessenen der Elbmarschen — bestand.

Bis 1680 schweigen die Nachrichten abermals vollständig. Im Februar dieses Jahres sandte das neu aufgerichtete Kommerzkollegium in Kopenhagen ein Schreiben an die Glückstädter Behörden. Es stellte sich gewissermaßen vor, bemerkte, es habe die Aufgabe, darauf hinzuwirken, „dasz die trafique, manufaktur und navigation, alsz welche der groszeste floêr und wohlstandt der kauff- und handelstädte ist, in guten stand nicht allein hinwieder gesetzen, sondern auch verbeszert werden mögten“ und wünschte, die vornehmsten Bürger möchten nach gemeinsamer Besprechung Vorschläge zur Förderung der Kommerzien an die Hand geben und „unter andern auch ein

richtige liste der schiffe und fahrzeuges, so sich einiges bey ihrer stadt befindet, zusampt deszen tregtigkeit einschicken wollen, wie dan nicht minder uns berichten, welche öhrter fürnemblich von ihrer stadt besiegelt werden und worin deren nahrung und handthierung meistens bestehe und wasz seefahrende völcker sich bey ihnen befindet." Von einer solchen Liste fand sich leider keine Spur, doch geht aus dem Antwortschreiben der Stadt vom 2. April 1680 so viel hervor, daß von den Bürgern „einige auch mit ausredung der groenlandischen schiffen, deren vier nach Groenland im nahmen Gottes abgehen werden, gescheff-tig sein." Die Grönlandfahrt war in der Tat der einzige Seeverkehr, den Glückstadt selbständig unterhielt. In einem Bericht an das Kommerzkollegium vom 22. März 1681 heißt es: „Anlangend die schiffarth dieses orthes, so sein itzo hie wenige schiffe auszer den fehrschiffen auff Hamburg und vier, so auff Grönlandt gebrauchet werden, wie dan auch das meiste seevolck, so auff solchen grönlandischen schiffen fahret, von anderen orthen geheuret wirdt undt gar wenige sich allhie heuszlich niedergelaszen." Die Grönlandfahrt muß wohl aber in diesen Jahren mit schweren Verlusten getrieben worden sein. Als nämlich 1682 Christian V. den Glückstädtern eröffnen ließ, sie könnten der in Kopenhagen gegründeten Ost- und Westindischen Kompagnie beitreten, wurde ihm erwidert, „dasz solches der bürgeschafft ihr thun nicht wehre; einige von ihnen hetten etwas in die grönlandische compagnie gesteckt und dadurch schaden gelitten, kunten sich so bald nicht wieder erholen." Wenn also im folgenden Februar die Hamburger Grönlandreeder in einer Bittschrift an ihren Rat Glückstadt zu den Orten rechneten, die bei diesem Betriebe „florieren"[1]), so dürften sie sich schwer getäuscht oder absichtlich die Unwahrheit gesagt haben. Kurz darauf hörte die Fahrt sogar gänzlich auf; wann, war nicht festzustellen, jedoch bestimmt noch vor 1686, denn am 26. März dieses Jahres begründete Glückstadt ein Gesuch, die den hamburgischen „Kontorschen" bewilligte Stapelfreiheit für Island-

---

[1]) St. A. H.

waren wieder aufzuheben, damit, daß die Nahrung täglich geringer werde, „bevorab da auch die hiesige grönlandische compagnie“ — die allerdings für die Stadt von außerordentlicher Bedeutung gewesen — „wegen so vielfältig erlittenen schadens gäntzlich niedergeleget werden müssen.“

Fast ein halbes Jahrhundert währte es, ehe die Fahrt wieder regelmäßig getrieben wurde. An einzelnen Ausrüstungen fehlte es allerdings auch in dieser Zeit — wie die dürftigen Nachrichten erkennen lassen — nicht. So ging 1690 ein Schiff aus, das aber ohne Fang wieder heimkehrte[1]). 1691 gab es in der Stadt ein Schiff „Die grönländische Fischerei“, als dessen Eigner Moses Josua Henriques, Lorenz Decker und Peter Stanke genannt werden. Eine Fahrt dieses Schiffes ist aber nicht nachweisbar, und ob die Angegebenen wirklich die Besitzer waren, ist angesichts der in diesem Jahre erfolgten Scheinübertragungen hamburgischer Schiffe an Altonaer und Glückstädter zum Zwecke der Erlangung dänischer Pässe mindestens zweifelhaft, auch wird es in dem Verzeichnis der Schiffe, die 1692—1694 in Glückstadt ankamen und das Rekognitionsgeld erlegten, nicht aufgeführt. Dafür wird aber 1693 ein anderes Schiff verzeichnet, das „von der Strate Davids“ zurückkehrte, „Prinz Friedrich“, das 70 Last groß war und 1691 dem Ratsherrn Peter Meyer gehörte. 1695 wurde dann vom Kommerzkollegium angeregt, „ob und wie die grönländische fahrt, wie vor diesem, nicht wieder anzufangen,“ worauf die Stadt nach eingehender Untersuchung und Besprechung am 31. Juli 1696 erwiderte: „weiln solcher handel auf Grönland itzo schlecht und sich darzu noch zur zeit keine finden, würde dieser passus vor itzo nicht können zum effect gebracht werden.“ Und es dauerte noch lange, ehe sich welche dazu fanden. Erst als in den 1720 er Jahren der Robbenschlag mit kleinen Schiffen in Aufnahme kam, regte sich in und um Glückstadt wieder der Unternehmungsgeist.

Am 2. Juli 1728 erhielt auf Ansuchen dreier Bürger eine „Societät auf den Wallfischfang und Robbenschlag auf Gron-

[1]) Lucht, Glückstadt oder Beiträge zur Geschichte dieser Stadt usw., Kiel 1854, S. 98.

landt" ein königliches Privileg, das nach dem Thronwechsel am 15. März 1731 bestätigt wurde. Es war unmöglich, den Wortlaut des Schriftstückes zu erhalten. Sicher ist aber, daß es die Errichtung einer Tranbrennerei am Rhin erlaubte, deren Bau alsbald in Angriff genommen wurde, und außerdem die Vergünstigung gewährte, daß der dort ausgebrannte Tran bei den „S. Maj. privative zustehenden Zollstätten von allen Beschwerden an Zoll befreit sein solle."[1]. 1729 wird wenigstens von einem Grönlandfahrer, „St. Peter", berichtet. Dieser gehörte zu ¼ dem hamburgischen Kaufmann J. Mühlenbruch. Darum bestimmte die Rentekammer am 14. Juni 1729, daß der auf seinen Anteil entfallende Speck zwar in Glückstadt ausgebrannt, aber nichts von dem Tran abgesetzt werden dürfe, dieser sei vielmehr sofort wieder auszuführen; der übrige aber solle gemäß der königlichen Vergünstigung von seinen Besitzern zollfrei ausgeführt werden dürfen[2]).

Während es zweifelhaft ist, ob 1729 außer dem „St. Peter" noch ein anderes Schiff nach Grönland gegangen war, sind für 1730 nicht weniger als 6 Fahrzeuge nachweisbar. Eine gleichzeitige Nachricht meldet: „A[nno] 1730 d. 22. martius sind 6 huckers aus Glückstadt auf den rubbenschlag nach Gronland verreiset, davon im julio, und zwar im anfang, einer zu hause kommen, welcher 80 cardelen speck hat gehabt. Die übrigen haben nur schlechten fang gehabt, und der profit wenig oder gar nichts; doch saget man, dasz sie haben die interesse machen können."[3]) Es scheinen dies ganz kleine Schiffe mit sehr geringer Besatzung gewesen zu sein, die wohl weniger von Bürgern Glückstadts als von den Bauern der Umgegend ausgerüstet waren. Für 1737 wird ein „Buren Hukker" erwähnt, der nur 22 Mann

---

[1]) Lucht S. 98. L. scheint das ganze Privileg auch nicht gekannt, ja nicht einmal gewußt zu haben, daß beide von ihm mitgeteilten Vergünstigungen nur einzelne Punkte einer umfassenderen waren.

[2]) Ebd. S. 98 f.

[3]) Detlefsen, Geschichte der Elbmarschen, Glückstadt 1892. II. S. 293.

Besatzung hatte, also nicht mehr als 3 Schaluppen auf den Fang senden konnte. Er ging in dem genannten Jahre mit Mann und Maus unter[1]). Dann liegt für 1739 wieder ein Zeugnis vor, daß Glückstadt Grönlandfahrt betrieb. Am 15. Juli beschwerte sich der dänische Ministerresident v. John in Hamburg darüber[2]), daß die am 9. zu Wasser eingeführten „44 tonnen ribbentrahn von fischen [sic!], so mit glückstädtischen schiffen gefangen, solcher trahn auch daselbst ausgebranndt und fabriciret worden, einfolglich völlig zollfrey dahier hätte einpassiret werden sollen," von dem Kaufmann Georg Christian Lüders, an den sie addressiert gewesen, hätten verzollt werden müssen (und zwar am Herrenzoll mit 9 ꞩ Banko für die Tonne und am Bürgerzoll mit 10½ lb. ß Banko für die Last, diese 44 Tonnen zu $3^2/_3$ Lasten gerechnet) und forderte „prompte restitution solcher dergestalt zur ungebühr und gegen den expressen einhalt derer concordaten abgeforderten zollgelder." Hamburg aber erwiderte kühl, der Tran sei kein holsteinisches Landesprodukt, mithin nicht zur Zollfreiheit qualifiziert; anderwärts ausgebrannter Tran müsse von jedem verzollt werden; solchen Neuerungen der königlichen Untertanen müsse vorgebeugt werden[3]). 1740—1747 fuhr „die Hoffnung" als Robbenschläger von Glückstadt nach Grönland[4]). Vermutlich war es eins der beiden Schiffe von 50 bzw. 26—30 Last, die 1746 Glückstadts ganzen Bestand an größeren Fahrzeugen ausmachten[5]). Auch 1748 ist noch ein Robbenschläger ausgewesen, der aber nur 16 Q. Speck mitbrachte[6]). Wenigstens die Ausrüstungen 1746—1748 waren jedoch nicht mehr von der 1728 privilegierten „Societät" vorgenommen worden. Als 1746 wieder ein Thronwechsel in Dänemark stattfand und dadurch eine abermalige Bestätigung

---

[1]) Ebd. S. 294.

[2]) St. A. H.

[3]) Ebd.

[4]) Lucht S. 99.

[5]) Baasch, Schiffbau S. 119.

[6]) Liste der Kzb. H.: „d. 16. juli een Glückstader robbeslander gearrivert med 16 q."

des Privilegs notwendig wurde, war niemand vorhanden, der darum hätte nachsuchen können, denn die ehemalige Kompagnie hatte sich gänzlich getrennt und die „Societät" dadurch „eo ipso" ein Ende gefunden. Das stellten am 17. November 1750 die Glückstädter Bürger Christian Binding und Burchard Hinrich Kriedt in einer Eingabe dem Könige vor und erklärten, sie seien gewillt, den gänzlich verfallenen Handel auf Grönland nach ihrem Vermögen wieder herzustellen. Um Interessenten für ihre zu gründende Sozietät zu bekommen, bedürften sie aber einer königlichen Verschreibung; der König möge daher die Konzession der früheren Kompagnie für ihre Personen bestätigen und auf die etwa Beitretenden ausdehnen sowie eine Verfügung erlassen, daß ihnen der vom Generalmajor und Kommandanten v. Ahlefeldt bewilligte Platz zur Errichtung einer Tranbrennerei — also bereits der dritten seit Beginn der Grönlandfahrt! — angewiesen werde. Darauf forderte die königliche Rentekammer den Glückstädter Rat auf, das Privileg der alten Kompagnie einzuschicken und etwaige Bedenken zu äußern. Das geschah am 11. Dezember. Die Stadt hatte natürlich nichts dagegen einzuwenden und erklärte lediglich, die Tranbrennerei dürfe niemanden durch ihren Geruch behelligen, müsse sich eine Verlegung gefallen lassen und das Brennen einstellen, solange der Wind auf die Stadt zu wehe. Nunmehr beauftragte die Rentekammer den Magistrat, die Bittsteller darauf hinzuweisen, daß sie, sofern sie die bewilligt gewesene Zollfreiheit in königlichen Landen beibehalten wissen wollten, nur königliche Untertanen als Interessenten annehmen und den zum Ausbrennen bestimmten Speck nicht von Fremden kaufen dürften, sondern selbst von Grönland holen oder von Einheimischen erhandeln müßten. Hierzu erklärten sich Binding und Kriedt bereit und gelobten am 23. Dezember auf ihren Bürgereid, weder direkt noch indirekt dagegen verstoßen zu wollen. So stand der Erteilung des Privilegs nichts im Wege, und es wurde auch 1751 ausgefertigt. Eine Kompagnie scheint aber nicht zustande gekommen zu sein; denn eine Tranbrennerei wurde nicht errichtet, eine Ausrüstung nach Grönland nachweislich erst 1757 vorgenommen. Und nicht von Binding und Kriedt

ging sie aus, sondern von Theodor Friedrich Schultz, Nikolaus Gottlieb Siemen, Christian Gottlieb Berning, Jürgen Meyn und anderen Interessenten, die ein kleines Fahrzeug, die nur 46½ K.-L. große „Jungfrau Christina", auf den Robbenschlag schickten. Der Segen, 108 Q. Speck, mußte in Hamburg ausgebrannt und beim Einbringen in Glückstadt verzollt werden. Mit Berufung auf das 1751 erteilte, aber nicht benutzte Privileg baten nun im Frühjahr 1758 die Interessenten darum, den Tran zollfrei weiter verkaufen und ausführen zu dürfen und ihnen diese Freiheit auch in Zukunft zuzugestehen. Das wurde ihnen noch 1758 bewilligt; jedoch mit dem Bedeuten, sie müßten darauf bedacht sein, eine Tranbrennerei auf königlichem Gebiete zu errichten. Darauf wurde unverzüglich die bis 1844 in Gebrauch gewesene Tranbrennerei am Rhin angelegt und den Grönlandinteressenten infolgedessen die Zollfreiheit am 8. Dezember 1761 auf 5 Jahre, am 26. September 1767 bis auf weiteres zugestanden[1]).

Nachdem der Betrieb auf diese Weise 1757 mit einem Schiffe wieder eröffnet war, nahm er langsam zu. 1759—1764 segelten je zwei, 1765—1780 je drei Robbenschläger aus. Für 1781/82 fehlt jegliche Nachricht, doch wird wohl mindestens die „Anna Catharina" ausgewesen sein, die bereits seit 1759 fuhr und deren Ausrüstung für 1783 bezeugt ist; 1784 waren vier Schiffe in der Fahrt[2]). Die Fangergebnisse waren fast durchweg recht befriedigend, der Nutzen sicher nicht gering, zumal in der langen Zeit seit 1757 auch nicht ein einziges Schiff geblieben war. Ob auch noch eine Prämie gezahlt wurde, wie sie Altona, Schleswig. Tondern, mindestens 1773—1777 zuteil ward, ließ sich nicht feststellen. Erst 1785, als die am 13. Oktober 1784 bewilligte Prämie von 15 Rtrn. für die Kommerzlast allen Grönlandfahrt treibenden Plätzen Schleswig-Holsteins außer Altona zugute kam, erfuhr Glückstadts Betrieb zum ersten Male nachweislich staatliche Förderung, die dann allerdings bis tief ins 19. Jh. hinein andauern

---

[1]) Lucht S. 99.

[2]) Die Zahlen für 1773, 1775/76, 1777/80, 1783 aus der von Herrn Dr. H. Wätjen zusammengestellten Tabelle.

sollte. Wie vorauszusehen, nahm die Fahrt nunmehr einen erheblichen Aufschwung. 1785—1789 gingen bereits 40 Schiffe aus, 1790—1794 sogar 55, obwohl die Prämie von 15 auf 8 Rtr. Spezies herabgesetzt worden war. Die Fänge waren schlecht. Wäre schon 1785—1789 ohne die Prämie größerer Schaden kaum ausgeblieben, so schützte die staatliche Unterstützung 1790 bis 1794 sicherlich nicht vor schweren Verlusten. In den 4 Jahren 1795—1798, in denen 34 Schiffe ausliefen, war der Fang etwas besser; ein Gewinn wird aber trotz der Prämie — diesmal 8 Taler schleswig-holsteinischen Kourants — schwerlich abgefallen sein. Für 1799 fehlen Angaben, 1800 werden 10[1]) Schiffe genannt, 1801: 9[2]) 1802: 11[3]), 1803: 12[4]), 1804: 12, 1805: 12, 1806: 13, von denen 2 noch in Glückstadt Schiffbruch erlitten, 1807: 11. Ob jedoch 1801 und 1802 die Grönlandfahrer ausgewesen sind, ist fraglich. Am 18. April 1801 erhielt nämlich der Glückstädter Magistrat von der Regierung die bereits am 27. Januar erteilten lateinischen Seepässe mit dem Bemerken zugestellt, den Reedern könne keine sichere Schiffahrt von Glückstadt aus zugesagt werden, da sich ausgehende Schiffe der Gefahr aussetzten, von englischen Fahrzeugen angehalten zu werden[5]). 1803 widerfuhr 4 von Grönland heimkehrenden Robbenschlägern das Mißgeschick, durch britische Schiffe nach England aufgebracht zu werden, und die Eigner mußten ein tüchtiges Stück Geld daran wenden, sie wieder frei zu bekommen. Die Rückfahrt wurde ihnen, da die Elbe blockiert war, nur nach der Eider gestattet, aber auch hierbei ging es ohne Schikanierung und Drangsalierung durch englische Kriegsschiffe nicht ab. Den Bemühungen der dänischen Behörden gelang es, für 1804—1807 den Grönlandfahrern die ungehinderte Rückkehr nach Glückstadt zu erwirken, doch enthielt die Note des Foreign Office, die dem dänischen

[1]) Lucht S. 99.

[2]) Vz. Gaed.

[3]) u.) Tabelle des Herrn Dr. Wätjen.

[5]) Lucht S. 100 gibt an, England habe den Glückstädter Grönlandfahrern das Einlaufen (?) in die Elbe erlaubt, die Fahrt sei aber gleichwohl gänzlich unterblieben.

Geschäftsträger die Genehmigung für 1804 mitteilte, die Warnung, der englische König erwarte, daß die Untertanen der dänischen Majestät von diesem Beweise des Vertrauens keinen üblen Gebrauch machen würden, da er sich andernfalls genötigt sehe, zu der ganzen Strenge der Blockade zurückzukehren[1]). Mit dem Jahre 1807, in dem England sein ohnehin nicht mehr blankes Ehrenschild mit dem unauslöschlichen Schandfleck des Überfalls von Kopenhagen besudelte, fand die Grönlandfahrt ihr vorläufiges Ende. 6 von 12 Schiffen fielen auf der Heimfahrt den Engländern in die Hände und konnten trotz aller Anstrengungen nicht wiedererlangt werden; die übrigen mußten ungenutzt 6 Jahre lang im Glückstädter Hafen liegen bleiben[2]).

Als endlich der Friede wiederhergestellt war, hatte zunächst doch niemand Kraft und Mut, die Grönlandfahrt wieder in Angriff zu nehmen, bis schließlich 1814 Johann Jürgen Leck, der Hauptteilhaber der 48 K.-L. großen „Gerechtigkeit", die übrigen Parten ankaufte und das Schiff — da er keine Assekuranz erhalten konnte, auf eigene Gefahr — auf den Fang aussandte. Der Erfolg war gut. Das fachte den Unternehmungsgeist schnell wieder an. 1815 segelten bereits 7 Schiffe aus, 1816 sogar 9 mit zusammen 680 K.-L. Diese Anstrengungen waren gemacht worden in der Voraussetzung, daß die ehemals bewilligte Prämie, die zuletzt 8 Rtr. Kourant oder 12 Rbtr. 77 rbß. Silbermünze für die Kommerzlast betragen hatte, weitergezahlt werde. Ein dahingehendes Gesuch fand die wärmste Unterstützung des Glückstädter Magistrats, der in seinem Fürschreiben an die königliche Rentekammer darauf hinwies, daß die Ausrüstung der 9 Schiffe alle Kräfte der Interessenten erschöpft habe und sogar ein guter Segen nicht imstande sein werde, den Unternehmungsgeist der Reeder zu unterhalten, weil die Ausrüstungs- und Rückfahrtkosten daraus mit bestritten werden müßten. Das Gesuch hatte Erfolg. Am 24. Juli wurde für 1816 eine Prämie von 8 Rbtr. unter den alten Bedingungen bewilligt, 1817—1838 betrug sie

[1]) Hk. A. Br.

[2]) Lucht S. 100.

sogar 10 Rbtr[1]). Dagegen wurde die am 29. April 1817 gemachte — im Oktober 1831 (!) nochmals erneuerte — Eingabe, auch für die Ausrüstungen von 1814 und 1815 der Prämie teilhaftig zu werden, abschlägig beschieden.

Aber trotz dieser staatlichen Förderung, deren sich Glückstadts Grönlandfahrt nun auch in den Jahren 1816—1838 zu erfreuen hatte, entsprachen die tatsächlichen Leistungen nicht dem, was man erwarten sollte. Zwar erfolgte zunächst ein jähes Anwachsen der Flotte, von 9 in 1816 auf 12 in 1817, 16 in 1818 und 1819. Aber hiermit war auch schon der Höhepunkt erreicht, und bereits im folgenden Jahre begann der Abstieg, der, obwohl die Prämie bis 1838 in derselben Höhe fortgezahlt wurde, unablässig vor sich ging. 1820 fuhren noch 15, 1821: 12, 1822: 11, 1823: 10, 1824: 8, 1825: 6, 1826: 5, 1827—1836: je 4, 1837—1852: je 3 Schiffe aus. Wahrscheinlich hörte die Grönlandfahrt Glückstadts bald darauf gänzlich auf, wann, ließ sich jedoch nicht feststellen.

Ein Urteil darüber, ob die Reeder mit Gewinn oder Verlust arbeiteten, kann aus Mangel an Nachrichten nicht gefällt werden. Man kann höchstens mutmaßen, daß das Gewerbe bis etwa 1827, wo der schnelle Abstieg sein Ende fand, schlimme Jahre durchzumachen hatte, von da an aber gewinnbringend war, auch nachdem die — zuletzt 3005 Rbtr. betragende — Prämie nicht mehr gezahlt wurde. Lucht[2]) gibt zwar die Bruttoeinnahmen für 1815—1845 an, aber es scheint nicht ratsam,

[1]) Bewilligt war sie 12. März 1817 für 5 Jahre, wurde darauf 1822 und 1823 immer nur für 1 Jahr, dann zugleich für 1824/25, weiter für 1826/27 zugestanden bis zu einer Gesamtträchtigkeit von 2000 K.-L.; einem 1825 gemachten Gesuche, nicht weniger als 24 Rbtr. auf 5 Jahre zu gewähren, war natürlich nicht entsprochen worden. Ein Gesuch des Magistrats zeitigte endlich am 23. Jan. 1828 eine königliche Resolution, die den Satz von 10 Rbtr. auf 5 Jahre (bis zu einer Höhe von 2000 K. L.) festsetzte, und am 22. Mai 1833 wurde diese Unterstützung auf weitere 5 Jahre, bis 1838, verbürgt. Am 1. September 1837 aber machte ein königliches Patent bekannt, daß mit diesem Jahre 1838 die Zahlung der Prämie aufhöre. Und dabei blieb es.

[2]) S. 102 f.

ihnen zu sehr zu trauen. Wenn auch eine Prüfung seiner Angaben nur für die Jahre 1833—1837 möglich ist, für die eine Aufstellung im Staatsarchiv Schleswig vorliegt, so ergibt eine Gegenüberstellung doch ein zu verschiedenes Bild. Die Einnahmen betrugen nämlich

Jahr	Angabe Luchts	Aufstellung der Grönlandreeder
1833	39 264 Mark	29 855 Reichsbanktaler
1834	33 483 „	24 137 „
1835	34 229 „	24 988 „
1836	47 168 „	40 196 „
1837	31 238 „	26 920 „

Diese Angaben sind schlechterdings unvereinbar, und man darf wohl kaum hoffen, daß die für 1815—1832, 1838—1845 mitgeteilten Zahlen zuverlässiger sind — trotz den „zahlreichen speziellen Listen“, auf die sich Lucht beruft. Sein Versuch einer Rentabilitätsberechnung, dem jene Zahlen zu Grunde liegen, scheint demnach mit untauglichen Mitteln unternommen und dürfte abzulehnen sein.

* * *

Über die Glückstädter Grönlandreeder des 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist alles, was wir wissen, bereits oben gesagt worden. Was sich für die spätere Zeit feststellen ließ, ist Folgendes. Als 1757 der grönländische Betrieb mit einem Schiff wieder aufgenommen wurde, geschah es auf Betreiben der Bürger Schultz, Siemen, Berning und Meyn, und lediglich ihre Namen erscheinen zunächst in der Liste, auch als 1759 ein zweites, 1765 ein drittes Schiff hinzukam, nur daß mit diesem Jahre zwei Namen hinzutreten, nämlich Lubbes und Thiel. Und dabei blieb es bis 1769. Dann wurden andere Mitreeder Geschäftsführer. Ein glücklicher Zufall will es nun, daß uns für das Jahr 1777 die Namen aller Interessenten dieser drei Schiffe und somit der gesamten damaligen Grönlandfahrt Glückstadts erhalten geblieben sind.

An allen drei Fahrzeugen besaßen Anteile: die Ratsherren Lohmann und Carsten Witt sowie Johann Wohlers; an

zwei Schiffen: Kanzleirat Adami, Jakob Cramer, Ratsherr Fett, Madame Lubbes, Justizrat Conrad Matthiessen aus Altona, Jürgen Christian Meyn, H. Schmidt, Ww. Schultz, Ratsherr Thiel; an einem Schiff: Ratsherr Alardus aus Krempe, Advokat Callisen, H. Häsebeck. Claus Hennings, Kellinghusen, Ratsherr Lubbes, J. C. Meyer aus Segeberg, Kanzleirat Michelssen, Ratsherr Romanitt, Sandebrand aus Elmshorn, Frau Schröders, J. C. Siemen, N. Siewers, Diedrich Witt.

Ebenso kennen wir für 1785 sämtliche Grönlandreeder. Zwei Schiffe rüstete die „Königl. oktroirte Glückstädtische Handlungskompagnie“[1]) aus, als deren „Administrateurs“ C. Witt, A. Gottsche, J. Chr. Meyn und Joh. Wilh. Siemen tätig waren. Außerdem gingen noch 4 Grönlandfahrer aus. An allen vier besaß Carsten Witt Anteile; an drei Schiffen: Henning Minck und Diedrich Witt; an zweien: J. C. Meyn; an einem: Justizrat Adami, Regierungsadvokat Callisen, P. C. Clüver, Jakob Cramer, Ratsherr Fett, A. Chr. Gottsche, Claus Hennings, Peter Jarn, H. C. Leck, Joh. v. Leesen, Madame Lubbes, Justizrat Conrad Matthiessen aus Altona, N. H. Menn, Heinrich Schmidt, Joh. Christian Siemen, Joh. Wilhelm Siemen, Madame Thiel, Jakob Wohlenberg, Johann Wohlenberg, Johann Wohlers.

Für spätere Jahre liegen ähnliche genaue Angaben nicht vor. Nur die Namen der rechnungführenden Direktoren sind überliefert[2]). Darnach erscheinen als die wichtigsten Reedereien:

Königl. oktr. Glückstädtische Handlungskompagnie 1785—1794	18 Schiffe
Joh. Wilh. Siemen 1787—1800, 1804—1807	39 „
Hans Carsten Leck 1788—1800, 1804—1807	68 „
Diedrich Witt 1788—1800, 1804—1807	22 „

---

[1]) Näheres über die Handlungskompagnie in Schlesw.-Holst. Prov.-Ber. 1787 S. 166 ff.

[2]) Für 1788 wird erwähnt, daß die Hauptinteressenten des Schiffes „Johannes“ die Kopenhagener Peter Tutein und Hans Linn seien und es für gut befunden hätten, das Schiff diesmal nach Kopenhagen gehen zu lassen.

Nach dem Wiederbeginn der Grönlandfahrt im Jahre 1814 gab es folgende Reedereien:

Johann Jürgen Leck 1814—1826 51 Schiffe
Gebrüder Schröder 1816—1823 26 „
Conrad Lohmann 1816—1852 134 „

* * *

Über die Glückstädter Grönlandschiffe fließen die Nachrichten etwas reichlicher. Die folgende Tabelle mag veranschaulichen, was über sie in Erfahrung zu bringen war.

Nr.	Name	Bauort	Baujahr	Schiffsgattung	Größe in K.-L.	Besatzung Mann	In der Grönlandfahrt nachweisbar
1	Jungfrau Christina[1])	Cappeln	1744	—	$46^1/_2$	1777:36	1757—1779
2	Anna Chatharina[2])	Altona	1752	—	61	1777:38	1759—1785
3	Friderica Sophia[3])	Cappeln	1760	—	100	1777:45	1765—1780
4	St. Petrus	Cappeln	1747	—	$47^1/_2$	1785:33	1780—1787
5	Benedikta v. Eyben	In England gekauftes Prisenschiff		Zweideckte, dreimastiges Hukkerschiff	66	1785:40	1785
6	Infödsretten, sp. Neptunus[4])	Christiansund	1781	Brigantinschiff	70, $80^1/_2$	1785:40, 1805:43	1785—1807
7	Einigkeit[5])	Wisby	1763	—	$90^1/_2$, 93	1785:42, 1805:44	1785—1807
8	Fortuna	Eckernförde	1783	—	111	1805:46	1785—1789
9	Catharina Dorothea	—	—	—	$38^1/_2$	—	1786—1787
10	Kammerherr v. Lowzow	Stettin	1780	—	$140^1/_2$	—	1786—1794
11	Jungfrau Lucia[6])	—	—	—	81, $84^1/_2$, $86^1/_2$, 92	1805:42	1787—1807, 1816—1852

[1]) Die Mannschaftsheuer betrug 1777 : 4024 Rd.

[2]) Die Mannschaftsheuer betrug 1777 : 4488 Rd.

[3]) Die Mannschaftsheuer betrug 1777 : 7664 Rd.

[4]) u. [5]) 1807 nach England aufgebracht.

[6]) Das Schiff war 1833—1835 in Kopenhagen zu $^{13}/_{16}$ des Wertes mit 9750 Rbtr. versichert. Die Prämie betrug 4% auf den Rschl., 5% auf den Wfg. — Jedenfalls noch nach 1852 in der Fahrt.

Nr.	Name	Bauort	Baujahr	Schiffsgattung	Größe in K.-L.	Besatzung Mann	In der Grönlandfahrt nachweisbar
12	Kronprinz Friedrich	Stettin	—	—	84	—	1787—1807, 1816—1820
13	Frau Lucia	—	—	—	$112^1/_2$	—	1789—1796
14	Prinz Carl[1])	—	—	—	91, 93	1805:44	1790—1807
15	Geheimrat SchackRathlow	—	—	—	113	—	1792—1794
16	Canzler v. Eyben[2])	—	—	—	112	1805:48	1792—1807
17	Anna Catharina	—	—	—	$74^1/_2$, 87	1805:41	1796—1807, 1816—1825
18	Hoffnung	—	—	—	70, 74	1805:38	1796—1807, 1816—1826
19	Christian VII.[3])	Glückstadt	1799	—	138	1805:51	1800—1806
20	Die Rose[4])	—	—	—	48, 54	1805:34	1801—1807
21	Gerechtigkeit[5])	—	—	Brigg	48, 56, $60^1/_2$	1805:33	1804—07, 1814—25, 1823—1836
22	Delphin	Im Ausland gekauft		—	65	1805:39	1804—1805
23	Maria u. Susanna[6])	In Hamburg gekauft		—	$98^1/_2$	—	1805—1807
24	Sylt	—	—	Brigg	78, 93	—	1816—1824
25	Nordstern[7])	—	—	Schoner	$40^1/_2$	—	1816—1818
26	Elbe	—	—	—	$124^1/_2$, $146^1/_2$	—	1816—1823
27	Frau Anna	—	—	—	$60^1/_2$, 70	—	1816—1825
28	Friederica[8])	—	—	Brigg	102	—	1817—1822
29	Frau Margaretha[9])	—	—	Brigg	88	—	1817—1821

[1]) u. [2]) 1807 nach England aufgebracht.

[3]) 1806 war Glückstadt gestrandet. Das Schiff war nur mit 21 000 ℳ. Hamburger Banko versichert (Gebühr 1145 ℳ. 13 ß Banko), während in einer Eingabe sein Wert „gewissenhaft zu 50 000 ℳ." angegeben wird; 1799 habe es, neu erbaut und vollständig ausgerüstet, 80 000 ℳ. gekostet.

[4]) 1794/95 in Anklam als $29^1/_2$ K.-L. großes Schiff gekauft, dann in Gl. zum Grönlandfahrer von 48 K.-L. umgebaut.

[5]) Verunglückt; 1833—1835 in Kopenhagen zu $^{12}/_{16}$ des Wertes mit 6 700 Rbtr. versichert, Prämie wie bei Nr. 11.

[6]) 1805 von Friedrichstadt ausgegangen; 1807 nach England aufgebracht.

[7]) Ursprünglich ein Prahm, 1815 in Gl. zum Schoner von $40^1/_2$ K.-L. umgebaut.

[8]) 1816 in Gl. zum Grönlandfahrer umgebaut.

[9]) Verunglückt.

Nr.	Name	Bauort	Bau-jahr	Schiffs-gattung	Größe in K.-L.	Be-satzung Mann	In der Grönlandfahrt nachweisbar
30	Der kleine Heinrich[1])			Fregatte	110, 114, 126	—	1817—1852
31	Neuen-kirchen[2])	—	—	Drittehalb-mastiges Schiff	82 1/2, 86 1/2	—	1818—1852
32	Fortuna[3])	—	—	Brigg	50, 54	—	1818—1823
33	Flora[4])	—	—	Brigg	63 1/2	—	1818—1822
34	Schnellheit[5])	—	—	Schoner	32	—	1818—1819
35	Charlotte Catharina[6])	—	—	Fregatte	91 1/2	—	1819—1820

[1]) 1816 in Gl. zum Grönlandfahrer umgebaut; 1833—1835 in Kopenhagen versichert zu 11/16 des Wertes mit 10 450 Rbtr., Prämie wie bei Nr. 11; jedenfalls noch nach 1852 in der Fahrt.

[2]) 1833—1835 in Kopenhagen zu 6/16 des Wertes mit 4 500 Rbtr. versichert, Prämie wie bei Nr. 11; jedenfalls noch nach 1852 in der Fahrt.

[3]) 1817 in Gl. zum Grönlandfahrer umgebaut.

[4]) Verunglückt.

[5]) Ursprünglich 20 K.-L. groß, 1817/18 in Gl. erhöht, auf 32 K.-L. vergrößert und zum Grönlandfahrer eingerichtet; 1819 verunglückt.

[6]) Ursprünglich eine Brigg, 1818 in Gl. zur Fregatte und zum Grönlandfahrer umgebaut.

III.

Collmar.

Eingesessene zu Collmarschen bei Glückstadt taten sich 1768 mit einigen Glückstädtern zusammen, um vom folgenden Jahre ab ein Schiff nach Grönland ausgehen zu lassen. Das Unternehmen kam zustande. Von 1769—1806 fuhr das 76, später 79 Kommerzlast große Schiff „Kleen Collmar“ jährlich von Glückstadt auf den Walfisch- und Robbenfang, wurde dort ausgerüstet, löschte und überwinterte ebenda. Gleichwohl ist es in dem vorigen, Glückstadt behandelnden Abschnitte nicht berücksichtigt worden, sondern soll hier eine besondere, eingehende Darstellung erfahren[1]).

Am 27. September 1768 kaufte Johann Koster, ein Eingesessener des adligen Gutes Klein Collmar, in Hamburg auf öffentlicher Auktion für 4025 Mℓ. das — 1777 als Fregatte, 1804 als Bark bezeichnete — Schiff „Kleen Collmar“. Am 4. Oktober teilte er dem Glückstädter Magistrat mit, er sei gesonnen, es von Glückstadt ausgehen zu lassen, sofern man ihm gestatte, die nötigen Lebensmittel frei und ungehindert ein- und ausbringen zu dürfen, widrigenfalls er einen anderen Hafen wählen werde. Am folgenden Tage wurde sein Gesuch genehmigt, und bereits 1769 fand die erste Ausrüstung statt. Der Anfang war nicht übel, da sich der heimgebrachte Segen auf 105½ Tonnen Tran, 1374 Pfund Fischbein und 450 Robbenfelle belief. 1770 waren es 234 Tonnen Tran und 2600 Pfund Fischbein; 1771:

---

[1]) Quelle für diesen Abschnitt ist das St. A. Sch.; die Fangergebnisse aus Vz. Gaed., für 1774—76 aus der Tabelle des Herrn Dr. Wätjen.

129 Tonnen Tran und 1747 Pfund Fischbein; 1772: 210 Tonnen Tran, 1314 Pfund Fischbein und 412 Robbenfelle; 1773: 280 Tonnen Tran.

Am 26. November 1771 richtete Johann Koster ein Gesuch an den König, des Inhalts, es möge ihm von 1773 an die für Schleswig, Tondern usw. gewährte Prämie von 5 Rtr. für die Kommerzlast zugestanden werden[1]). Zweifellos — so führte er aus — ziehe das Land von der Ausrüstung der „Kleen Collmar" Gewinn, und Glückstadt profitiere vorzüglich dabei; für ihn selbst dagegen hätte es nicht so viele Unkosten verursacht, wenn er Schiff und Gut nach Hamburg hätte gehen lassen, habe er doch sogar die Leute zum Reinigen der Barten von Hamburg kommen lassen müssen. Schließlich führte er noch an, in wie segensreiche Verbindung Landwirtschaft und Seefehrt durch das Unternehmen gebracht würden, da Landleute in den Monaten, in denen wenig zu tun sei, Schiffsdienste leisten und zur Ernte-arbeit wieder zurück sein könnten[2]). Diese so wohl begründete Vorstellung fand keine günstige Aufnahme; der Bescheid lautete vielmehr dahin, Koster müsse, um der „Beneficia" teilhaftig werden zu können, sich in einem der Orte der Herzogtümer, wo die Vergünstigungen gewährt seien, wohnhaft niederlassen; dann könne er abermals einkommen.

Hiermit nicht genug, machte ihm auch noch die Zollstätte in Glückstadt Schwierigkeiten hinsichtlich der Einfuhr der zur Ausrüstung nötigen Lebensmittel und der Ausfuhr des Trans. Hiergegen wandte sich am 10. Juli 1772 in einer Eingabe an den König der Glückstädter Bürger Johann Becker, ein Mitreeder Johann Kosters. Er führte aus: Die Ausrüstung in Glückstadt bringe durch die Abgabegebühren der königlichen Kasse einen Vorteil, der wegfalle, wenn die Ausrüstung und Entladung etwa in Hamburg oder in einem anderen Hafen erfolge; noch größer aber sei der Nutzen für Glückstadt, der auf über 2000 Rtr. beziffert werden müsse, da bekanntlich die Ausrüstung

[1]) Vgl. das im Abschnitt „Altona" S. 446 f. Gesagte.

[2]) Die Stelle ist bereits S. 90 f. zitiert.

und jährliche Reparatur eines Grönlandfahrers sehr viel koste und außerdem von dem Schiffsvolk der größte Teil des Verdienstes zur Anschaffung nötiger Kleidungsstücke verwendet werde. Natürlich sei es auch ihm und den nahe bei Glückstadt zu Collmarschen wohnenden ländlichen Interessenten lieber, dort als an einem fremden Orte zu reeden, wenn sie auch wüßten, daß sie der angeführten Vorteile halber überall willkommen seien. Daher möge der König genehmigen, daß die Interessenten ebenso wie die Glückstädter Grönlandfahrer „ihren zu hoffenden Tran daselbst ausbrennen, ein- und ausführen dürfen". Der Glückstädter Magistrat, zur gutachtlichen Äußerung darüber aufgefordert, erklärte, er wisse nicht, was dem Gebetenen im Wege stehen solle; die Stadt habe Vorteil davon, wenn er auch den Nutzen nicht so hoch veranschlagen könne wie die Bittsteller; wegen des Tranbrennes müßten sich diese mit den Eigentümern der Tranbrennerei vereinbaren und im übrigen die Abgaben zahlen, die andere unter ähnlichen Umständen und wo auch ein freier Transitus sei, zu erlegen hätten. Nachdem auch noch die Interessenten der Tranbrennerei gehört waren, erging am 19. November 1772 eine königliche „Concession", die das Erbetene bewilligte und nur zur Bedingung machte, alle Bedürfnisse für Hin- und Rückfahrt in Glückstadt zu kaufen, die üblichen Transitoabgaben zu leisten und bei etwaigen Streitigkeiten keine gerichtliche Erörterung herbeizuführen, sondern die Kommerzdeputation in Kopenhagen zur Entscheidung anzurufen.

Somit hatten die von der Zollstätte gemachten „Quästiones" ein Ende, und die „Kleen Collmar" fuhr auch ferner ungehindert und mit gutem Erfolge, denn das Fangergebnis betrug 1774: 180, 1775: 190, 1776: 120 Q. Speck. Das erregte den Neid der Glückstädter Grönlandreeder, die mit scheelen Augen darauf sahen, daß die ländlichen Reeder der „Kleen Collmar" die Lebensmittel weit billiger lieferten, als sie von ihnen erstanden werden mußten. Sie klammerten sich an die in der „Concession" von 1772 gemachte Bedingung, daß alle Schiffsbedürfnisse in der Stadt gekauft werden müßten und ersuchten im

Frühjahr 1777 das Ökonomie- und Kommerzkollegium, die Reeder der „Kleen Collmar“ dazu anzuhalten. Johann Koster, dem ihre Klageschrift zur Beantwortung übermittelt worden war, erwiderte am 17. April ruhig, er lasse es dahin gestellt, ob die Auslegung der Bestimmung seitens der Glückstädter richtig sei und führte aus: Gesetzt, die Behauptung der Beschwerdeführer — daß nämlich die Stadt durch das Verfahren der angeschuldigten Reederei Schaden leide — sei zutreffend, so stehe es nach der hergebrachten Ordnung doch nur den deputierten Bürgern zu, sich darüber zu beklagen, wovon diese jedoch noch nie einen Gedanken geäußert hätten; staunen müsse man über die Dreistigkeit, mit der die Tatsache abgeleugnet werde, daß die Stadt Nutzen und Vorteil von der Reederei der „Kleen Collmar“ habe, denn er könne durch Schiffsrechnungen dartun, daß seit den 11 Jahren, da sein Schiff im Glückstädter Hafen liege, die Stadt mehr als 50 000 Mℓ. für Schiffsbedürfnisse gezogen und durchschnittlich im Jahr 4—5000 Mℓ. Genuß davon habe; besonders sei die Behauptung wegen der Tonnenlieferung unwahr, da gerichtlich bezeugt sei, daß alle zur Ausrüstung erforderlichen Tonnen von Glückstädter Küpern geliefert würden; es solle gar nicht geleugnet werden, daß es Artikel gebe, die er von auswärts beziehe, aber diese seien entweder nicht in Glückstadt zu kaufen, wie z. B. Harpunen, Eissägen, Spanisch Salz, Schaluppen usw. oder er selbst und seine Mitinteressenten besäßen sie, wie z. B. Bier, Brot, Fleisch, und gerade hiergegen seien die Bestrebungen der Quärulanten gerichtet; dem gegenüber brauche nur daran erinnert zu werden, daß Amplissimus Senatus am 5. Oktober 1768 erlaubt habe, alle benötigten Lebensmittel frei ein- und auszubringen, und diese Vergünstigung sei weder durch eine anderweitige Entscheidung noch durch die allerhöchste Concession aufgehoben oder eingeschränkt worden, was auch gar nicht möglich sei; da ein ansehnlicher Teil der Reeder, darunter er selbst, aus Hausleuten bestehe; Ochsen und Schweine zögen und schlachteten sie selbst, Erbsen und Bohnen trage ihr Acker, zum Mahlen, Schroten, Backen hätten sie alle erforderlichen Anstalten, und ein Mitinteressent sei selbst ein Bierbrauer;

es könne ihnen nicht zugemutet werden, diese Erzeugnisse, die sie in Natura besäßen, in die Stadt zu verkaufen und sie dann zubereitet und teuer wieder einzuhandeln; der Reederei liege daran, die „Kleen Collmar" mit guten und gesunden Waren zu versehen, es sei aber nur allzu bekannt, was für unbrauchbare Waren in dergleichen Fällen von den Handwerkern geliefert würden; man gebe sich der Hoffnung hin, der Magistrat werde sich zu so verkehrtem Handel nicht verstehen noch dem Eigennutz der Beschwerdeführer das Wort reden, sondern bei dem Ökonomie- und Kommerzkollegium dahin wirken, daß die Reeder der „Kleen Collmar" selbst die Lebensmittel liefern und nach Entrichtung des gewöhnlichen Zolls frei einbringen dürfen, widrigenfalls man sich genötigt sehe, allen Nexum mit der Stadt zu deren eigenem, gewiß sehr merklichen Verlust aufzugeben und das Schiff gänzlich aus dem dortigen Hafen wegzuziehen; wenn darüber geklagt werde, daß das Schiffsvolk vor der Ankunft im Hafen abgemustert werde, so sei zu erwidern, daß ein Schiff oft 2 bis 3 Tage auf der Elbe liegen müsse, ehe es einlaufen könne; bleibe in dieser Zeit die Mannschaft an Bord, so müsse die Reederei täglich 10 Rtr. dafür ausgeben, es sei ihr also nicht zu verdenken, wenn sie gleich im Hafen von Collmar das Volk ablohne und die Gelegenheit zum Einlaufen abwarte. „Denn soweit geht die Christenliebe nicht, daß unsere Rhederey Summen wegschmeißen soll, um dadurch zu veranlassen, daß den Krügern und Brandtweinschenken etwa einige Schillinge zu verdienen gegeben werden. Daß währe Unsinn, und diesen gebietet die Allerhöchste Concession nicht." Der Magistrat befand sich in einer unangenehmen Lage. Er mußte alles, was Koster angeführt hatte, als zutreffend anerkennen und sollte doch den Wünschen der beschwerdeführenden Bürger gerecht werden. Er suchte zwischen den beiden Parteien zu vermitteln, hatte aber wenig Glück damit, vielmehr baten die Beklagten durch ihren Anwalt am 29. Juni dringend, möglichst bald nach Kopenhagen zu berichten, damit bei der in kurzem zu gewärtigenden Ankunft ihres Schiffes alles geklärt sei. Der Magistrat kam am 9. Juli diesem Begehren nach und äußerte sich da-

hin, er halte die Klagen der Glückstädter für berechtigt, denn erstens bestimme eine königliche Verordnung vom 15. Januar 1731, niemand dürfe Waren, deren er auf seinem im Glückstädter Hafen liegenden Schiffe benötige oder die er nach fremden Örtern verhandeln wolle, anderswoher in diesen Hafen einführen und an Bord bringen, zweitens schreibe die Concession von 1772 die Anschaffung aller Bedürfnisse, also auch der Lebensmittel, in Glückstadt vor. Allerdings verhehle er nicht, daß das Zurückziehen der „Kleen Collmar" aus dem Hafen der Stadt Vorteile entziehen werde, hätten doch Schiffszimmermeister Meinert, Segelmacher Schröder, Küpermeister Köster, Reepschläger Rickling zu Protokoll gegeben, daß sie jährlich für das Schiff Arbeiten von 500, 800, 1000 ℳ︁ lieferten und auch zwei Arbeitsleute dasselbe vorgegeben, weshalb er es für besser halte, nicht so auf das strenge Recht zu sehen und es lieber zum Vorteile der Stadt so zu lassen, wie es gegenwärtig sei. Dieses Eingeständnis fiel den wohlweisen Ratsherren offenbar recht schwer, denn sie wußten mit einem Vorschlage aufzuwarten, der auf krummem Wege doch den Beschwerdeführenden die Erfüllung ihrer Wünsche zu bringen versprach. Sie gaben nämlich zu bedenken, daß Schlachten, Schroten, Backen, also Betrieb städtischer Gewerbe, ihres Wissens auf dem eine Meile von der Stadt gelegenen adligen Gute Klein Collmar nicht erlaubt, vielmehr durch etliche Verordnungen verboten sei und gaben zu verstehen, wenn diese gewerbliche Tätigkeit untersagt werde, so entfalle für die Reeder jeder Grund, die Lebensmittel von außen einzubringen, und das Schiff werde dann im Hafen verbleiben können. So ganz sicher scheint der Magistrat dessen aber doch nicht gewesen zu sein, denn er unterließ nicht hinzuzufügen, daß er, sofern ein solches Verfahren bedenklich oder nicht ausführbar sei, dafür eintreten müsse, lieber „die, wenngleich widerrechtliche Lieferung an das Schiff wie jetzt zu lassen und eine gütliche Vereinbarung zu versuchen, ob und wieviel die Rhederey für diese Freyheit an die Stadtkasse und etwa auch an die Becker-, Fleischer- und Brauerzünfte jährlich erlegen wolle." Ein Sondervorteil für die Stadt sollte also, wenn irgend möglich, doch

herausgeholt werden. Aber das Kopenhagener Kollegium machte einen dicken Strich durch die Rechnung der Glückstädter Kleinlichkeitskrämer und entschied am 23. August dahin, es sehe die Lebensmittel für solche Bedürfnisse an, „die blos einheimisch seyn dürffen, nicht aber für solche, die in der Stadt selbst angeschaffet werden müßen.“

Fortan wurden keine Klagen mehr laut, und ohne jede Hinderung machte die „Kleen Collmar“ Jahr für Jahr — seit 1785 auch im Genusse der vom Könige für Schleswig-Holsteins Grönlandsschiffe gewährten Prämien — ihre Fahrt, meist mit gutem Erfolge, wenn auch natürlich schlechte Jahre nicht fehlten. So ging es bis 1806. Da ward das Schiff, das eben seine achtunddreißigste Grönlandreise antreten wollte[1]), von seinem Schicksal ereilt. Am 27. Februar, als es fix und fertig ausgerüstet, nur auf günstigen Wind wartend, auf der Elbe vor Glückstadt lag, wurde es, zugleich mit dem stolzen, 138½ K.-L. großen „Christian VII.“, von einem heftigen Orkan auf den Strand geworfen und so zugerichtet, daß die Masten gekappt und das Wrack verkauft werden mußte. Das war ein schwerer Schlag. Nicht nur, daß das Schiff verloren gegangen, auch die kostspielige Ausrüstung war vergebens aufgewendet, das teure Fanggerät teils zerschlagen und weggespült, teils durch Wasser und Schlick unbrauchbar gemacht, das Handgeld von 1550 Mℓ gänzlich verloren, der Proviant halb verdorben, so daß er für ein ganz Geringes in öffentlicher Versteigerung verschleudert werden mußte. Dazu kam, daß die bereits gezahlte Ausrüstungsprämie von 632 Rbtr., weil das Schiff die Elbe gar nicht verlassen, wahrscheinlich zurückgezahlt werden mußte. Diese wurde wenigstens zu retten gesucht und der Glückstädter Rat gebeten, sich dafür verwenden zu wollen. Das Finanzkollegium wünschte zu wissen, ob und wie hoch das Fahrzeug versichert gewesen sei, worauf

[1]) Aus dem 1768 gekauften, schon damals nicht mehr neuen Schiffe — es lag bereits von 1764 ein Kaufbrief vor — war inzwischen ein ganz anderes geworden, denn es war seitdem an ihm „mehr gebaut und verändert worden, als wenn es neu gebaut“ wäre.

Koster mitteilte, daß es ganz und gar, aber nur zu 13 000 ℳ Banco versichert gewesen sei. Er betonte, daß dadurch nur die Aussrüstung versichert sei, nicht auch das Schiff selbst, dessen Wert vielmehr gewissenhaft auf 25 000 ℳ angegeben werden müsse; den vollen Wert habe man nicht versichern können, weil dann die Prämie so hoch gekommen, daß eine Ausbeute nicht zu hoffen und das Schiff wo nicht ganz, so doch zum größten Teil lediglich für die Versicherungsprämie gefahren wäre, wofern nicht ein ganz besonders glücklicher Fang eingetreten wäre, worauf jedoch keine Rechnung gemacht werden könne. Da die Prämie 5 Prozent betrug und die Police nebst den übrigen Gebühren schon bei einer Versicherung auf nur 13 000 ℳ die Summe von 719 ℳ 13 ß Banco oder 912 ℳ 2 ß schleswig-holsteinisch Kourant erforderte, war das geübte Verfahren durchaus am Platze. In diesem Betriebe mußte eben sehr genau gerechnet werden, und die Bittschrift übertreibt nicht, wenn sie sagt: „Der Grönländische Handel ist hieselbst mehr ein Nahrungszweig für die arbeitende Klaße — nehmlich die Handwerker und Nahrungstreibende, imgleichen für die Leute, die durch Fahren auf diese Schiffe ihr Brot verdienen —, als für die eigentliche Interessenten dieser Entreprise, weil dieses Geschäft zu betreiben große Kosten hervorbringt und dabei die Ausbeute höchst unsicher ist, so daß die Interessenten zufrieden sind, wenn sie im Durchschnitt für ihr Capital und Risico nur etwas profitiren können." Der Magistrat ließ am 29. September 1806 ein Promemoria nach Kopenhagen abgehen — mit welchem Erfolge war nicht festzustellen. Da aber in einem ähnlichen Falle die Rückzahlung der Ausrüstungsprämie erlassen wurde, ist wohl anzunehmen, daß den Reedern der „Kleen Collmar" dieselbe Vergünstigung widerfahren ist. Die Collmarer Grönlandfahrt aber fand mit diesem Schiffbruch ihr Ende.

* * *

Die Namen der Reeder der „Kleen Collmar" sind nur für das Jahr 1785 überliefert. Es waren: Madame Wiebel, Madame Thiele; J. Meynert, H. Minck, J. Wohlers, J. Bey, C. Schmidt, H. Tiedemann, H. Magens, C. Bahrs Kinder, Johann Koster.

IV.

Das übrige Holstein.

Als nach der Niederwerfung Napoleons sich überall in deutschen Landen neues Leben regte und der Dänenkönig 1816 für die schleswig-holsteinischen Grönlandfahrer abermals eine Ausrüstungsprämie von 10 Rbtr. für jede Kommerzlast eines Schiffes — bis zu 130 K.-L. — bewilligte, fanden sich auch in kleinen Hafenplätzen, besonders des Elbgebietes, Leute zu einer grönländischen Kompagnie zusammen. Leider sind die Nachrichten darüber recht dürftig. Von Beidenfleth, z. B. ließ sich nur feststellen, daß 1818, 1821 und 1824 — also wohl auch in den dazwischen liegenden Jahren — ein Fangschiff ausgewesen ist[1]).

Auch über Brunsbüttel wissen wir nur sehr wenig. 1816 kauften einige Eingesessene des Ortes in Hamburg ein Schiff, das sie zur Grönlandfahrt einrichten wollten. Direktor war der Landesgevollmächtigte P. H. Piehl. Er erwirkte der Kompagnie 1817 Befreiung vom Lastgeld und die Erlaubnis, die Erzeugnisse des Betriebes frei in den Herzogtümern zu versenden und in Dänemark einzuführen, 1822 auch noch die Vergünstigung, die grönländischen Erzeugnisse nach Altona — das bezüglich des Zolls als Ausland galt — zur dortigen Auflage zu versenden und von da ohne Zollerlegung wieder nach inländischen Orten einzubringen. Weitere Nachrichten liegen nicht

---

1) Carsten & Falck, Magazin mit besonderer Rücksicht auf die Herzogtümer Schleswig-Holstein-Lauenburg I. S. 779; IV, S. 700; dieselben, Staats-Magazin X, S. 858.

vor[1]). Sicher ist also, daß Brunsbüttel wenigstens 1817—1822 an der Grönlandfahrt beteiligt war.

Nicht viel besser steht es mit unserer Wissenschaft von der Grönlandkompagnie, die 1823 in dem Flecken Ütersen gegründet wurde[4]). Die erste Ausrüstung des Schiffes „die Freundschaft" mußte des strengen Winters wegen von Altona aus geschehen. Am 23. Februar bat daher der Rechnungsführer Magnus Feuerschütz um die Erlaubnis, einige in Ütersen angeschaffte Artikel als Brot, Bier, Branntwein usw. frei dorthin ausführen zu dürfen. Das Gesuch wurde genehmigt, ebenso die Bitte um die Vergünstigungen, die Brunsbüttel gewährt worden waren. Auch eine im Juni gemachte Eingabe, die um zollfreie Einfuhr der im Hannöverschen billig eingekauften wichtigsten Bestandteile für eine Tranbrennerei anhielt, fand eine günstige Aufnahme. In Benutzung genommen wurden die Gerätschaften in diesem Jahre jedoch noch nicht, da das Schiff ledig zurückkehrte. Ob ihm im nächsten Jahre[2]) mehr Glück beschieden war, steht dahin.

Auch Itzehoe hat in dieser Zeit für einige Jahre an der Grönlandfahrt teilgenommen. Reimer Hansen[3]) berichtet darüber: „Mehrere Interessenten kauften 1817 den Dreimaster „Gustav", der mit der Ausrüstung 60 000 ℳ kostete, und, da die erste Fahrt ziemlich einträglich war, 1818 noch die „Perseverantia", als die Regierung die Ausrüstungsprämie von 7320 ℳ zugesichert hatte. Aber die nächsten Jahre brachten trotz weiterer Bewilligung der Prämie meist Verluste; 1824 wurde die „Perseverantia" verkauft, und auch „Gustav" stellte seine Fahrten bald ein. Wenn z. B. 1821 die Schiffe nur 169 Tonnen Tran [à 2 Ztr.] brachten, deren Erlös sich auf 9500 ℳ belief, während die Unkosten ohne die Zinsen für die Schiffe auf 25 000 ℳ geschätzt wurden, so war kein Geschäft zu machen."

---

[1]) Die Mitteilungen aus St. A. Sch.

[2]) Das Folgende ebd.

[3]) Carsten und Falck, Magazin IV, S. 700.

[4]) Geschichte der Stadt Itzehoe, Itzehoe 1910, S. 181.

Die meisten Nachrichten[1]) liegen vor über die Grönlandfahrt des Städtchens Elmshorn. Im Jahre 1817 segelte zum ersten Male das 120½ K.-L. große Barkschiff „Flora", Rechnungsführer Ernst von Pein, nach Grönland. Zu diesem gesellte sich 1836 das unter der Direktion Mathias Kahlke fahrende, 105½ (später 115½) Kommerzlasten große Barkschiff „Stadt Altona", das am 14. Dezember 1835 für 18 650 ℳ︁ mit der gesamten Fangausrüstung gekauft worden war. Beide Schiffe, die gewöhnlich je 50 Mann Besatzung führten, bewährten sich vortrefflich und waren noch 1853 im Dienst, in welchem Jahre die 67½ K.-L. große Brigg „Magdalene Friederike", 41 Mann Besatzung, zum ersten Male von Elmshorn nach Grönland segelte. Über die „Stadt Altona" liegen mit Ausnahme des Jahres 1844 — für dieses allerdings das vollständige Schiffsjournal[2]) — und der Zeit von 1848 bis 1853 — nähere Nachrichten nicht vor. Über die „Flora" aber sind wir vortrefflich unterrichtet. Auf einem Blatte dieses Schiffsjournals befindet sich nämlich die umstehend gedruckte Abrechnung von 1817 bis 1837. Darin erscheint zunächst völlig unverständlich die Gesamteinnahme von 533 496 ℳ︁ 4 ß, da die Addition der einzelnen Posten nur 485 791 ℳ︁ 4 ß, also ein Weniger von 47 705 ℳ︁ ergibt. Ein Fehler liegt hier nicht vor, vielmehr stellt dieser Betrag zweifellos die in den 21 Jahren von 1817 bis 1837 erhaltene Ausrüstungsprämie dar. Da die „Flora" 120½ Kommerzlasten groß war, die Prämie 10 Rbtr. für eine jede gewährte, brauchen wir nur die Rechnung 120½ × 10 × 21 vorzunehmen, um die Staatsaufwendung für das Schiff zu finden. Diese Rechnung ergibt zwar etwas weniger, nämlich 25 305 Rbtr. oder 47 446 ℳ︁ 14 ß, aber dieser geringe Unterschied kann sehr gut daher rühren, daß das Schiff infolge einer der bei Grönlandfahrern so häufigen größeren Reparaturen eine Zeitlang etwas mehr gemessen hat[3]). Frei

---

[1]) Wo nichts anderes bemerkt, St. A. Sch.

[2]) Stb. H. Cat. geogr. fol. 17.

[3]) Vgl. z. B. die Glückstädter Schiffsliste S. 472 ff.

	Das Schiff „Flora“ brachte					Das Schiff „Flora“ kostete	
	Tonnen Tran	Wert	für Gedärme	für Robben- u. Bärenfelle	für Fischbarten	Ausrüstung	Zuhausekunft
1817	53	4 992 ℳ — ß	ℳ ß	500 ℳ ß	— ℳ ß		6 445 ℳ 13 ß
1818	64	5 824 „ — „		1 025 „ 12 „	— „	15 931 ℳ 2 ß	6 694 „ 4 „
1819	48	4 320 „ — „		30 „ — „	— „	13 871 „ 14 „	4 920 „ — „
1820	—	— „ — „	— „	— „	— „	12 548 „ — „	3 799 „ $1^1/_2$ „
1821	$274^1/_2$	14 823 „ — „		1 134 „ 15 „	— „	8 692 „ 12 „	8 590 „ 5 „
1822	704	31 680 „ — „		3 930 „ — „	— „	9 558 „ 15 „	15 201 „ 1 „
1823	—	— „ — „	— „	— „	— „	10 147 „ 11 „	2 495 „ 1 „
1824	517	20 680 „ — „	— „	2 500 „	— „	6 429 „ 4 „	10 996 „ 13 „
1825	84	4 032 „ — „	— „	1 057 „ 14 „	— „	11 526 „ 10 „	3 636 „ 7 „
1826	504	20 100 „ — „	288 „	2 830 „ 3 „	— „	7 982 „ 4 „	10 283 „ — „
1827	362	18 064 „ — „	216 „	5 600 „ 13 „	— „	11 224 „ 7 „	8 576 „ 7 „
1828	506	24 264 „ — „	202 „ 4 „	762 „ — „	9 964 „ 9 „	9 149 „ 14 „	11 531 „ 14 „
1829	208	12 472 „ 4 „	402 „	1 262 „ 14 „		9 722 „ 10 „	7 122 „ 4 „
1830	469	30 941 „	600 „	4 918 „ — „		8 411 „ 9 „	10 801 „ 7 „
1831	803	40 150 „	500 „	10 252 „ 12 „		17 945 „ — „	17 565 „ — „
1832	218	13 080 „	288 „	1 986 „ 3 „		16 662 „ 11 „	7 374 „ 5 „
1833	448	22 848 „	540 „	4 738 „ 15 „		9 340 „ 1 „	10 503 „ 6 „
1834	$151^1/_2$	8 010 „	48 „	2 134 „ — „		11 571 „ $2^1/_2$ „	5 894 „ 12 „
1835	816	39 168 „	294 „	6 332 „ 9 „		8 332 „ 15 „	16 293 „ 4 „
1836	1081	64 860 „	399 „	6 502 „ 7 „	12 000 „ —	10 409 „ 11 „	22 089 „ 11 „
1837	368	19 872 „	273 „	2 018 „ 6 „		13 124 „ 15 „	8 921 „ 7 „
	7679	400 180 ℳ 4 ß	4 050 ℳ 4 ß	59 517 ℳ 11 ß	21 964 ℳ 9 ß	222 583 ℳ $7^1/_2$ ß	199 680 ℳ $4^1/_2$ ß

und 78 ℳ 8 ß für Knochen. Totalsumme 533 496 ℳ 4 ß.

	[Übertrag]	199 680 ℳ	$4^1/_2$ ß
	Hierzu kommen	222 583 „	$7^1/_2$ „

Kaufgeld	15 000 ℳ	— ß
Baukosten	72 328 „	12 „
	87 328 ℳ	12 ß

Von dieser Summe $5^1/_4$% Assekuranz per Jahr: 4 684 ℳ 11 ß, für die ganze Zeit	98 378 ℳ	7 ß
Von dieser Summe 4% Zinsen per Jahr: 3 493 ℳ 2 ß „ „ „ „	71 609 „	1 „
Total Ausgabe	592 251 ℳ	4 ß
Total Einnahme	533 496 „	4 „
Verlust	58 755 ℳ	— ß
Baugeld u. Kaufkosten	87 328 „	12 „
Schuld	146 083 ℳ	12 ß
Zinsen u. Assekuranz	169 987 „	8 „
gewonnen	23 903 ℳ	12 ß

von Fehlern ist die Aufstellung jedoch keineswegs. Aber die falsche Berechnung der 5¼ Prozent Assekuranz[1]) und der 4 Prozent Zinsen[2]) bleibt, weil ihre Summe einmal positiv, einmal negativ eingesetzt wird, belanglos, und das Endergebnis wird nur durch die 5 ℳ 10 ß, um die sich der Rechner beim Addieren der Zuhausekunft-Kosten geirrt hat[3]), also ganz unwesentlich, berührt. Die 21 Jahre von 1817—1837 brachten demnach den Reedern der „Flora" einen Gewinn von 23 898 ℳ 6 ß. Berücksichtigt man nun, daß unter den Einnahmen 47 705 ℳ für Prämien veranschlagt werden müssen, so erkennt man, daß die „Flora" ohne die staatliche Unterstützung mit einem Verlust von 23 806 ℳ 10 ß gefahren wäre.

Für 1838—1847 fehlen Nachrichten. In den Jahren 1848 bis 1853 brachten die Elmshorner Schiffe folgende Ausbeute heim:

---

¹) 5¼% von 87 328 ℳ 12 ß = 4584 ℳ 12 ß, × 21 = 96279 ℳ 12 ß.

²) 3493 ℳ 2 ß × 21 = 73355 ℳ 10 ß.

³) Die Addition ergibt 199 685 ℳ 10½ ß.

	Q. Speck	Robbenfelle	Bärenfelle	Fischbein	Walfischknochen
1848	75	1 200	2		
1849[1])	62	3 300			
1850	526	12 010		500 Pfd.	2 Stück
1851	240	12 706	1		
1852	510	12 016			
1853[2])	66	1 791		1000 Pfd.	4 Stück

Ob und wie lange Elmshorn noch nach 1853 Grönlandfahrt getrieben hat, ließ sich nicht feststellen.

* * *

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts, 1847, machte auch Kiel einen Versuch mit der Grönlandfahrt. Der niederländische Konsul Andreas Schmidt kaufte mit einigen Kieler Bürgern die bisher unter oldenburgischer Flagge gefahrene, 150 dänische Lasten große Brigg „Nordstern" und ließ sie von Brake aus mit einer Besatzung von 53 Mann nach Grönland abgehen. Das Schiff brachte eine beinahe volle Ladung, nämlich 230 Q. Speck, 4820 Robbenfelle und 3500 Pfund Barten. Es löschte aber nicht sofort, weil die Tranbrennerei noch nicht ganz fertig gestellt war[3]).

Weitere Nachrichten über Kiels Grönlandfahrt waren leider nicht zu erlangen.

---

[1]) Ohne „Stadt Altona".
[2]) Mit „Magdalene Friederike".
[3]) St. A. Sch.

V.

Die Hafenplätze Schleswigs.

Einige schleswigsche Städte bemühten sich schon frühzeitig, Anteil an der Grönlandfahrt zu nehmen, so besonders Friedrichstadt, Tönning, Husum, die bis ins 18. Jahrhundert hinein dem Herzog von Schleswig-Holstein-Gottorp unterstanden. Ist auch keinem dieser Orte ein Erfolg beschieden gewesen, ja Friedrichstadt über bloße Erwägungen nicht hinausgekommen, so hat es doch einen Reiz, den auf die Grönlandfahrt abzielenden Bestrebungen nachzugehen.

In F r i e d r i c h s t a d t[1]) war es ein Holländer, Willem Willems Vordam, der Nordlandfahrten ins Leben rufen wollte. Bereits am 5. Mai 1639, also noch 3½ Jahr vor der Auflösung der Noordschen Kompagnie", ließ er den Sekretär Gualtherus beim Herzog Friedrich dahin vorstellig werden, er möge den Friedrichstädtern vom dänischen Könige die Erlaubnis erwirken, an der lappländischen Küste dem Hering- und Stockfischfang, bei Grönland der Walfischerei obliegen zu dürfen. Der Sekretär nahm sich der Sache eifrigst an und überreichte dem Herzog auf Begehren mehrerer guter Freunde in Friedrichstadt eine Aufstellung von 18 Punkten mit der Überschrift „Considerationes undt unvorgreifflicher vorschlag, S. H. G. in unterthenigkeit überreichet, belangende die auff die Grunland- und Lapplandische kuste navigation undt wie die vor S. H. G. Friedrichstettische einwohneren bey ih. kon. $m^{tt.}$ zu Denemarken zu pitten unndt zu impetriren." Die Schrift beschäftigte sich aber zum weitaus größten Teile, nämlich Punkt 4—17, mit der dem Holländer wohl beson-

---

1) Quelle: St. A. Sch.

ders am Herzen liegenden, hier nicht weiter zu berücksichtigenden Lapplandfahrt. Von der Grönlandfahrt spricht nur Absatz 18: „Wegen der Grunlandtsfahrt ist nichts anderß von ih. kon m$^{t.}$ zu suchen oder zu pitten, dann nur, daß man benebenst denen auß Denemarcken frey und unbekommert anß landt komme unndt allda den speck, so von den fischen komtt, kochen oder sieden möge." In seinem Begleitschreiben bat der Sekretär den Herzog, die Angelegenheit beim Könige von Dänemark nach Kräften zu fördern, da er glaube, „daß diß werck . . . strecken soll zu E. H. G. undt dero Friedrichstatt reputation, wohlfahrt unnd mercklichen auffnehmen, unnd daß daran noch mehr nutzbarkeiten dependiren, insunderheit die widerbringungh des heringfankß, unnd zwar alleß ohne E. H. G. spesen, kosten oder schaden, dafern nur auch die reconciliationes ohne commißario erfolgen können."

Weitere Nachrichten liegen hierüber nicht vor. Vermutlich hat sich der Herzog auf die Sache gar nicht eingelassen.

1673 wurde dann abermals in Friedrichstadt die Gründung einer Grönlandkompagnie erwogen und zwar von dem herzoglichen Kellermeister Simon Modaeus, der das Wohlwollen Christian Albrechts, seines Herrn, in höchstem Maße besaß und z. B. in demselben Jahre auch die Erlaubnis zur Errichtung einer Ölmühle und einer „Wandtdrapperey" erhielt. Diesem betriebsamen Manne erschien der gegenwärtige Zeitpunkt, an dem die Generalstaaten mit England in schwerem Kampfe lagen, ganz besonders geeignet, mit holländischen Kräften Herings- und Walfischfang von Friedrichstadt aus ins Werk zu setzen. In einem Schreiben an den Herzog machte er sich anheischig, des Herings- und Walfischfanges kundige Holländer und auch begüterte Interessenten, die die Mittel dazu hergäben, nach der Stadt zu ziehen; durch den jetzigen Krieg — so meinte er — werde den Niederlanden gewiß „die von ihnen privative angemaßete freyheit des heringsfanges . . . auf ein großes beschnitten und infolge dessen auch von anderen nationen die „libertet, den hering zu fischen und zu saltzen" erlangt werden; das „Fürstenthumb Schleßwig" aber sei „dazu von wegen der westsee vor allen

andern landern von den lieben Gott und der natur excessive accomodirt", und um diese Gunst auszunutzen, möge ihn der Herzog mit einem Oktroi begnaden. In einem beiliegenden „Memoriall pro Simon Modaeus wegen des walfisches- und heringfanges" setzte er dann auseinander, welche Vorrechte er wünschte und welche Pflichten er dafür zu übernehmen gedachte. Er stellte 9 Punkte auf: 1. Er dürfe Ein- und Ausheimische nach seiner freien Wahl in beliebiger Anzahl zur Kompagnie zulassen. 2. In den nächsten 30 Jahren dürfe niemand innerhalb des herzoglichen Gebietes eine solche Kompagnie errichten. 3. Es sei die Freiheit zu gewähren, Herings- und Walfischfang in zwei getrennten Kompagnien zu treiben. 4. Das Oktroi sei für ihn und seine Erben mit vollem Abtretungsrecht zu erteilen. 5. Der Herzog möge versprechen, durch Fürschreiben an den englischen König (und nötigenfalls an andere) die Kompagnie zustande zu bringen und die freie Heringsfischerei zu erwirken. 6. Desgleichen vom dänischen Könige den freien Walfischfang. 7. Friedrichstadt müsse zum Stapelplatz für beide Kompagnien erklärt und der Rat zu jeglicher Förderung angewiesen werden. 8. Der Kompagnie dürften keine anderen Abgaben abverlangt werden als von jeder ankommenden Tonne Hering ½ Rtr., von jeder abgehenden Tonne Tran 8 ß, in den nächsten 6 Jahren aber überhaupt nichts. 9. Für alles das sei „zur recognition" an den Hofhalt jährlich eine halbe Last Tran zu liefern. Nach diesen Vorschlägen gewährte Herzog Christian Albrecht für sich und seine Nachkommen am 14. März 1673 dem Kellermeister Simon Modaeus, Hans Daniel Freinß und ihren Erben das gewünschte Oktroi, nur daß es nicht für 30, sondern bloß für 15 Jahre Geltung haben, die Abgabe in den ersten 5 Jahren ½ Rtr. für die Tonne Hering und 8 ß für die Tonne Tran, in den folgenden 10 Jahren aber entsprechend 2 Mk bzw. 12 ß betragen und die jährliche Rekognition nicht nur aus ½ Last Tran, sondern auch noch aus ½ Last Heringe bestehen sollte. Der Herzog schrieb darin weiter vor, daß, um Schwierigkeiten zu entgehen und den herzoglichen Pässen Respekt zu verschaffen, die Schiffer der Grönlandfahrzeuge wie der Heringsbüsen sich auf herzog-

lichem Gebiete häuslich niederlassen, die Ausrüstung jedesmal in einem inländischen Hafen vornehmen und den Fang stets nach dem zum Stapelplatz bestimmten Friedrichstadt bringen müßten. Außerdem erklärte das Oktroi alle sich in Friedrichstadt häuslich niederlassenden „principales, schiffere, boßleute und andere bediente, deren kainer ausgeschieden", für naturalisiert und den Untertanen in jeder Weise gleichstehend mit der Maßgabe, daß sie jederzeit mit ihren Gütern wieder wegziehen dürften „ohne jenige belestigung, abschuß oder außgabe." Schließlich behielt sich Christian Albrecht noch das Recht vor, einen seiner Bedienten in diese Kompagnie zu ernennen, „doch ander gestalt nicht, als daß derselbe gleich andern interessanten praestanda zu praestieren schuldig sein solle."

Aus der geplanten Kompagnie wurde aber nichts, denn bereits im nächsten Jahre erteilte Christian Albrecht ein Privileg zur Errichtung einer Grönlandkompagnie in Tönning, was bei dem Bestehen einer solchen in Friedrichstadt nicht möglich gewesen wäre. Ob die Bemühungen um den Heringsfang, für dessen Zustandekommen sich der Herzog ernstlich einsetzte[1]),

---

[1]) Sofort nach der Ausstellung des Oktroi sandte der Herzog eine Abschrift davon, eine (leider nicht erhaltene) Schiffsliste und ein für den englischen König bestimmtes Fürschreiben an den schwedischen Residenten in London, zu dessen Aufmunterung 300 Taler beigefügt wurden. Christian Albrecht besorgte, England möchte „ratione des etwann praetendirenden dominii maris auff die decimas bestehen", weshalb der Resident erklären sollte, es werde nichts verlangt, was der Großbritannischen Majestät den geringsten Abtrag tue. In dem Schreiben an den König selbst wurde um die Erlaubnis gebeten, den Hering „libere, tuto et sine ullius impedimento" fangen zu dürfen, und zwar „in ea maris parte, quae Hitlandiam alluit"; auch wurde darauf hingewiesen, daß der Heringsfang eine libertas sei, „qua jam ante subditi nostri provinciae Helgolandiae ab immemoriali tempore sunt fruiti". Der Resident antwortete, er habe weder der englischen Admiralität die Schiffsliste noch dem Könige das Schreiben überreichen zu sollen geglaubt; jenes nicht, weil 34 Schiffe weniger aufgezählt seien als im letzten Sommer, was ihnen besonders in Schottland, wo „wunderliche praesumptiones auß den

zu einem besseren Ergebnisse geführt haben, entzieht sich unserer Kenntnis.

* * *

Im Herbst 1674 richteten 31 Einwohner der Stadt Tönning[1]), an ihrer Spitze der Kommandant Oberst Hans Walther und der Eiderstedter Landschreiber Erasmus Moldenit, ein Schreiben an Herzog Christian Albrecht, in dem sie mitteilten, sie hätten sich entschlossen, im nächsten Frühjahr zwei oder drei Schiffe auf den Walfischfang ausgehen zu lassen und zu diesem Zwecke eine Kompagnie zu errichten; zur Inangriffnahme dieses Unternehmens müßten sie „in die etzlich und zwanzigtausend marck alsofort anwenden", ohne zu wissen, ob sie auch nur „eines hellers werth hinwider haabhaft" würden; darum möge der Herzog genehmigen: 1. „Gleichwie vor diesem weder allhier in Tönningen noch in diesen löbl. fürstenthumber einige compagnie des wallfischfanges halber gestiftet, weniger zum effect gebracht worden", so solle in den nächsten zwanzig Jahren in dem gesamten herzoglichen Gebiet keine andere geduldet werden, „damit nicht die eine die andere ruinire", jedoch jedem herzoglichen Untertan, der sich den noch aufzurichtenden Artikeln unterwerfe, der Eintritt freistehen; 2. die Erzeugnisse des Walfischfanges müßten bei ihrer Ein- und Ausfuhr von jeglichen „licenten, tollen, kosten und anderer beschwerung, so gereits auff schiff und kauffmansguter gesetzet oder inskünfftig mochten gesetzet werden" befreit sein, nur das „ordinarie havengeldt" ausgenommen; 3. den jetzt vorhandenen Interessenten möge erlaubt sein, einige Artikel aufzustellen.

---

geringsten dingen gemeiniglich gezogen werden", sehr schädlich sein könne; dieses nicht, weil das Oktroi die Aufnahme Fremder in die Kompagnie gestatte und sie den Untertanen gleichsetze, eine Bestimmung, die „notable schwürigkeiten sowol jetzt alß auch inß künfftige causiren dörffte", zumal man jetzt überall verkappte Holländer vermute und Schottland jedes Schiff aufbringe und kondemniere, das nur einen holländischen Bootsmann an Bord habe oder wenn „auch nur einige andere auß der luft gesuchte geringste gelegenheit kan praetendiert werden".

[1]) Quelle: St. A. Sch.

Der Herzog ließ sich mit der Antwort Zeit. Darum kamen die Interessenten am 5. November zusammen und stellten 18 Artikel auf, nach denen die Kompagnie gegründet und ihre Geschäfte geführt werden sollten. Diese besagten: Hauptpartizipant könne jeder werden, der sich vor Erlangung der Privilegien angegeben und eingezeichnet habe. Wer später eintreten wolle, müsse sich zwischen Michaelis und Martini voraufgehenden Jahres eingeschrieben haben. Aus den Hauptpartizipanten seien 2 Direktores und 4 Commissarii zu wählen, die bei wichtigen Dingen die Hauptpartizipanten zur Beratung fordern sollten; die Interessenten seien dazu nicht zu laden, jedoch müsse ihnen der auf sie entfallende Anteil zugestellt werden. Jeder Hauptpartizipant müsse in Tönning wohnen oder bei Einschreibung seines Namens einen von den Hauptpartizipanten zu genehmigenden Bevollmächtigten stellen, damit diese bei jeder Gelegenheit zusammentreten könnten. Die 4 Kommissare sollten alles zur Ausrüstung Nötige rechtzeitig beschaffen, die 2 Direktoren nach bestem Vermögen die Bücher führen, über Einnahme und Ausgabe Ende November jedes Jahres den Hauptpartizipanten Rechnung legen, den beim Verkauf ausbedungenen Betrag vorher einziehen und auf die ganze Kompagnie berechnen, den Überschuß bar abführen, nicht aber ausstehende Schulden oder Restanten berechnen. Direktoren und Kommissare sollten bei ihren Zusammenkünften auf eigene Kosten zehren, für ihre Mühewaltung aber jährlich 2 Prozent von dem Berechneten gutgeschrieben bekommen, im ersten Jahre jedoch von den Hauptpartizipanten eine ähnliche Anerkennung erhalten. Eine auf ihn fallende Wahl müsse jeder Hauptpartizipant annehmen, jedoch dürfe niemand zum zweiten Male Direktor werden, solange ein noch nicht Direktor gewesener Hauptpartizipant vorhanden sei. Direktoren und Kommissare hätten nach einem Jahre einen Direktor und zwei Kommissare neu zu wählen, der älteste Direktor und die ältesten Kommissare ab-, die Neugewählten an ihre Stelle zu treten. Auf Ankündigung der Direktoren hätten Hauptpartizipanten und Interessenten das beliebte Kapital von 1000 *Mk.* ganz oder zum Teil binnen 3 Wochen einzuschießen bei

10 Rtr. Strafe, wovon die eine Hälfte sofort den Armen, die andere der Kompagnie zufalle. Der Fang solle nicht in natura verteilt, sondern aufs Kontor gebracht, von den Direktoren — sofern er über See gehe von den Hauptpartizipanten — verkauft und das Geld dafür durch die Direktoren berechnet und nebst den unverkauften Waren nach der Ende November erfolgenden Rechnunglegung den neuen Direktoren überliefert werden, damit es unverweilt an sämtliche Interessenten verteilt werden könne. Wolle jemand aus der Kompagnie ausscheiden, so habe er das bei der allgemeinen Abrechnung anzumelden, worauf er von dem eingebrachten Tran, Fischbein usw. seinen Anteil erhalte, auf die für die Kompagnie angeschafften Güter und Schiffe aber keinen Anspruch besitze. Eine Veräußerung der Aktien an einen Einwohner Tönnings oder einen, der einen Bevollmächtigten dort habe, stehe Hauptpartizipanten und Interessenten frei, jedoch vorbehaltlich des Einspruchs der Hauptpartizipanten.

Diese Bestimmungen übersandten die Interessenten dem Herzog, erinnerten daran, daß sie auf ihr Bittschreiben noch keine Antwort erhalten hätten, wiederholten die Punkte, für die sie privelegiert zu werden wünschten und erboten sich, eine Anerkennungsgebühr von 3 Rtr. für jeden gefangenen Walfisch zu entrichten. Nunmehr stellte Christian Albrecht am 26. November ein Oktroi für 20 Jahre aus, bedang sich darin aber 4 Rtr. für jeden Fisch aus und gewährte nur für die ersten 3 Jahre Abgabenfreiheit (abgesehen vom gewöhnlichen Hafengeld), während er sich für die folgenden 17 Jahre alles Weitere vorbehielt. Hiermit waren die Bittsteller aber keineswegs zufrieden, noch weniger damit, daß nur einige von ihnen namentlich in dem Schriftstück aufgeführt waren; vor allem ärgerte sie aber, daß auch der herzogliche Kellermeister Hans Daniel Freinß darin aufgenommen war. Daher wandten sie sich an den „Hofmarschall und Rat, wie auch Staller in Eyderstät“ mit dem Ersuchen, er möge hoher Patron und günstiger Beförderer der Kompagnie verbleiben und beim Herzog seinen Einfluß dahin geltend machen, daß das Privileg in folgenden Punkten geändert werde: 1. Daß der Name eines jeden Hauptpartizipanten auf-

geführt, der des Kellermeisters aber beseitigt werde, da er sich nicht zur rechten Zeit angegeben und überdies die Kompagnie einhellig beschlossen habe, daß sie nur aus 36 Hauptpartizipanten bestehen solle; 2. daß die Artikel entweder der Verschreibung einverleibt oder annektiert würden; 3. daß die fernerhin der Kompagnie Beitretenden nicht als Hauptpartizipanten, sondern nur als Interessenten zu achten seien; 4. daß die Kompagnie während der ganzen 20 Jahre außer dem Hafengeld keine irgendwie geartete Abgabe, sondern nur eine Anerkennungsgebühr von 4 Rtr. für jeden eingebrachten Fisch zu entrichten habe. Hinsichtlich des ersten Punktes gab die Kompagnie aber nach und erklärte sich bereit, den Kellermeister und zwei andere als Hauptpartizipanten aufzunehmen. Daraufhin gewährte dann Christian Albrecht am 8. Dezember 1674 ein Privileg, das genau den geäußerten Wünschen entsprach und die Ergänzung und Änderung der Artikel erlaubte.

Über den Grönlandbetrieb Tönnings ist leider fast gar nichts überliefert. Sicher ist, daß die Kompagnie zwei Schiffe in der Fahrt hatte, von denen das größere, „Christian Albrecht“, in Holland für 5884 Rtr. 8 ß gekauft worden war. 1677 nahm es 808 Quardeele bzw. 1616 Trantonnen mit, muß also ein ziemlich großes Fahrzeug gewesen sein. Es führte 6 Schaluppen und 41 Mann Besatzung, für die das Handgeld und die erste Monatsheuer 405 Rtr. 17 ß betrug. Dieses Schiff wurde im Frühjahr 1677 bei der Ausreise „in dem Mund des Eiderstromes“ von dem französischen Kaperkapitän Carl Keyser nach Dünkirchen aufgebracht. Christian Albrecht gab sich die redlichste Mühe, es wieder frei zu bekommen, schrieb nach Nymwegen, nach Paris an den Minister Colbert, an den schwedischen Gesandten, an den König selbst, aber es half nichts. Am 31. Dezember 1678 baten die Interessenten der Kompagnie, der Herzog möge seinen jetzt in Frankreich sich aufhaltenden „envoyé extraordinaire“ anweisen, die Herausgabe des Schiffes zu betreiben, aber es wurde „hierauff in cancelley nichts ausgefertiget.“ Möglicherweise ist das Fahrzeug später doch noch wiedererlangt worden, denn als 1682 die „mehristen Haubt-Participanten der Tönning Grönlan-

dischen oder Walfisch-Compagnie" dem Herzog klagten, es habe bisher mit der Kompagnie nicht recht fort gewollt und das begründeten, führten sie wohl an, daß der Fang schlecht gewesen und ein Schiff sogar im Eise geblieben sei, aber von einer Einbuße durch Kaper ließen sie nichts verlauten. Sie hätten wohl auch kaum wieder so schnell ein neues Schiff angeschafft. In diesem Jahre 1682 fuhr noch ein Schiff. Es stand schlimm mit der Kompagnie. Einige Interessenten zahlten die nötigen Zuschüsse nur säumig, andere gar nicht, so daß Geld aufgenommen und versichert werden mußte. Die Mehrheit beschloß daher, daß alle, die 14 Tage nach erfolgter Aufforderung ihre pflichtgemäßen „Quotas" nicht geleistet hätten, ohne weiteres ihrer Anparten an dem Schiff und an den zum Besten der Kompagnie verkauften Gütern verlustig sein sollten und ihnen nachgehends und zu ewigen Tagen keine Rede oder Antwort deswegen gegeben zu werden brauche. Für diesen Beschluß suchten sie am 5. März 1682 die Genehmigung des Herzogs nach. Ihre Schrift gelangte aber anstatt in die fürstliche Rentkammer, aus der auch das Oktroi gekommen, in die Kanzlei, und diese gewährte der Minderheit 6 Wochen Zeit, ihre Notdurft dawider einzubringen. Ob die Eingabe durch Zufall oder absichtlich in die falschen Hände geraten war, muß dahingestellt bleiben, sicher aber ist, daß die Mehrheit das Nachsehen hatte.

Hiermit enden die Nachrichten über Tönnings Grönlandfahrt.

* * *

Recht geringe Kunde ist von der Grönlandfahrt der Stadt Husum[1]) auf uns gelangt. Am 4. Februar 1698 kamen — nicht genannte — Bürger bei ihrem Herzoge ein, er möge ihnen, die im bevorstehenden Frühling zunächst 2 Schiffe nach Grönland zu schicken gedächten, die Errichtung einer Kompagnie erlauben und dieser ein Privileg für 30 Jahre bewilligen. Sie verlangten dann genau dasselbe, was die Tönninger 24 Jahre vorher erbeten und erhalten hatten, nämlich, daß keine Grönlandkompagnie außer der ihrigen im ganzen Herzogtum errichtet

[1]) Quelle: St. A. Sch.

werde, keine andere Abgabe als das gewöhnliche Tonnen- und Bakengeld und eine Anerkennungsgebühr von 4 Rtr. für jeden eingebrachten Fisch gezahlt, den von ihnen aufgesetzten Artikeln die Genehmigung erteilt werde. Außerdem suchten sie aber darum nach, die für Rechnung der Kompagnie aus Schweden, Riga, Reval, Königsberg, Danzig oder anderen Ostseeplätzen erhandelten Kaufmannswaren während dieser 30 Jahre ohne irgend eine andere Abgabe in Schleswig oder Eckernförde einführen und in Husum verhandeln zu dürfen, als gegen Bezahlung des gewöhnlichen Tonnen- und Bakengeldes und einer Gebühr von 1 Prozent. Dieser letzte Punkt wurde glatt abgelehnt, die Kompagnie nur auf 10 Jahre und gegen Zahlung von 8 Rtr. für jeden Fisch privilegiert, die erbetene sonstige Abgabenfreiheit sowie das 16 Artikel umfassende Statut aber genehmigt. Dieses schließt sich sehr eng, zum Teil wörtlich, den 18 Tönninger Artikeln an, läßt jedoch die 4 Kommissare fallen und nur die beiden, immer 2 Jahre im Amte bleibenden Direktoren die Geschäfte führen, aber nicht eher gänzlich abtreten, als bis sie die von den Hauptpartizipanten neu Gewählten hinreichend mit allem vertraut gemacht hätten. Hauptpartizipant sollte werden, wer bis Mitte März wenigstens 1200 Mℓ, Interessent, wer bis dahin wenigstens 300 Mℓ. zeichne.

Bereits 1698[1]) fuhren 2 Schiffe nach Grönland ab, 1699 sogar noch ein drittes. In demselben Jahre ging man auch daran, eine Tranbrennerei zu errichten und zwar außerhalb der Stadt, auf einem „am Römsinger dam nach der Saltzengräsung liegenden und an Agatii Haremans garten stoßenden platz“, der „nirgenszu bequehm, vielweniger menschen noch viehe nutzen schaffen kan.“ Von diesem Gelände baten Peter Ibsen, Nicolai Wiegeler und Friedrich Jensen ein 90 Fuß breites Stück für die Zwecke der Tranbrennerei einfriedigen und in Gebrauch nehmen zu dürfen, wofür sie sich anheischig machten, an das hoch-

[1]) Die Hamburger Liste nennt 1698 Jan Christen als Direktor der Schiffe „Hoop“ und „Anna Catharina“; beide erlegten zusammen 240 Q. Speck; bei ihnen findet sich der Vermerk „na huse“ = nach Husum.

fürstliche Erdregister jährlich 24 ß zu entrichten. Ihrem Wunsche wurde statt gegeben, die jährliche Abgabe jedoch auf einen Taler bemessen.

Von der weiteren Grönlandfahrt Husums war nur noch zu ermitteln, daß sie 1707 noch wenigstens ein Schiff beschäftigte[1]).

* * *

Auch die Inselfriesen, die in der ganzen Welt als Grönlandfahrer gesucht waren, versuchten sich einige Male selbst als Grönlandreeder. 1702 sollen 2 Schiffe von Wyk (auf Föhr) aus auf den Walfischfang gesandt worden, aber beide verloren gegangen sein[2]). — 1743 ersuchte der Sylter Landvogt Mathias Mathiessen, ein Nachkomme des früher erwähnten vom Glück besonders begünstigten Kommandeurs Mathias Peters[3]), den König Friedrich VI. von Dänemark um die Erteilung eines Oktroi für eine grönländische Kompagnie, das folgende Punkte enthalten möge: 1. Das Gottorpsche Obergericht sei forum competens primum et unicum und habe zu entscheiden nach der von den Interessenten aufzurichtenden convention, wenn diese nicht ausreiche, nach dem dänischen Seerechte und, falls auch das nicht genüge, nach dem Wisbyer oder einem anderen der meist gebräuchlichen Seerechte; wenn wegen der Handlung Streit entstehe, sollten nicht allein die Interessenten, sondern auch die Bedienten vor keinem anderen Gerichte die Sache austragen; 3. die der Kompagnie zustehenden Aktien, Effekten und alles, was ihr gehöre, solle nicht mit Arrest belegt oder bekümmert werden. Der König forderte von seinen Räten Bericht ein. Diese stimmten zu, wünschten jedoch Punkt 3 dahin näher bestimmt, „daß der Kompagnie angehörige Aktien und derselben undevisim und ungetheilet zustehende Effekten“ von der Beschlagnahme frei bleiben sollen[4]). Damit brechen die Nachrichten darüber ab, doch ist wohl eine Mitteilung Nerongs[5]) hiermit in Zu-

---

[1]) Loses Blatt im Vz. Gaed.

[2]) Nerong S. 107.

[3]) Vgl. S. 86 Anm. 3.

[4]) St. A. Sch.

[5]) S. 110.

sammenhang zu bringen, laut der um 1740 von Föhrern, Syltern und anderen eine grönländische Kompagnie geplant war, die ihren Sitz in Wyk haben sollte und daher die Wyker vom König angewiesen wissen wollte, ihren verschlickten Hafen wieder instand zu setzen, widrigenfalls die Hafengerechtigkeit der zu gründenden Kompagnie übertragen werden solle. Diese Kompagnie kam jedoch gar nicht zustande. — Hundert Jahre später erst bildete sich auf Föhr wirklich eine Grönlandkompagnie. Auf Veranlassung des Konsuls Nommen Friedrich Nommensen in Wyk wurde die in der Nähe Amrums gestrandete Brigg „Liverpool" unter dem neuen Namen „Insel Föhr" zu einem Robbenschläger eingerichtet, das Kapital dazu durch 100 Aktien à 100 Taler aufgebracht. Das Schiff fuhr seit 1846 zunächst mit leidlichem Erfolge, brachte 1846: 1700 Robben, 1847: 3840, 1848: 700, 1849: 1400, 1851: 3100, auch 1850 einen guten Fang. Nachlassende Erträge und der Tod Nommensens veranlaßten jedoch bereits 1853, daß es nach Flensburg verkauft wurde[1]).

* * *

In Flensburg bestand nach Posselt[2]) bereits 1749 eine grönländische Kompagnie. Erst für 1750 kann man aber ein Flensburger Grönlandfahrerschiff (mit 130 Q. Speck) nachweisen[3]), für 1753 dann 3, für 1758 sogar 6[4]) mit zusammen nur 380 Q., für 1759 wenigstens 3 mit 164 Q., 1765 noch 1 mit 38 Q. Speck. 1767 machte das für den Kaufmann Nikolaus Stuhr neu gebaute Schiff „Nikolaus" seine erste und — von Flensburg aus — letzte Reise nach Grönland[5]). Dann ist erst wieder 1775 ein Schiff in der Fahrt nachweisbar. Als 1789 die königlich dänische Grönlandkompagnie aufgelöst wurde, erhielt auch Flensburg einige Schiffe geschenkt[6]). Aber bereits 1793 wurden 2 in Glück-

---

[1]) Nerong, S. 39.

[2]) Posselt, S. 52.

[3]) Tabelle des Herrn Dr. Wätjen, ebenso für 1753, 1758, 1759, 1765, 1775.

[4]) Wahrscheinlich waren es sogar 7 Schiffe, da in diesem Jahre ein Flensburger Grönlandfahrer im Eise unterging; Nordenskiöld, S. 340.

[5]) St. A. Sch.; vgl. oben S. 456.

[6]) St. A. Sch.

stadt ausgerüstet und auch wieder ausgeladen, und das dritte, das noch von Flensburg abgegangen war, löschte ebenfalls dort[1]). Im nächsten Jahre schied die Stadt gänzlich aus[2]), um erst 1819 wieder einen Versuch zu wagen. Trotz dem kläglichen Ausfalle, der den Interessenten nur Verlust brachte, ging aber 1820 das Schiff abermals aus, kam jedoch noch armseliger, beinahe leer wieder zurück[3]). Dennoch hielt man durch, schickte das Fahrzeug sogar im Herbst 1822 nach Norwegen, damit es desto früher in den grönländischen Gewässern eintreffen könne[4]). Später muß der Betrieb lohnender geworden sein, denn 1838 waren 3 Schiffe in der Fahrt, 1839 wenigstens 4, als deren Direktoren Nikolaus Petersen jun., Fedder Mommsen und Andreas Lüzen Andersen genannt werden[5]). Der Betrieb mag sich dann noch weiter ausgewachsen haben, daß aber 1847 von Flensburg „11 Vollschiffe, 3 Barkschiffe und 7 Briggschiffe auf den Robbenfang bei Grönland“[6]) ausgegangen seien, erscheint mir doch etwas sehr zweifelhaft.

* * *

Von sonstigen schleswigschen Städten sollen nach einem Schriftstück[7]) des Jahres 1771 Tondern und Schleswig, nach Posselt[8]) auch noch Apenrade, Sonderburg und Eckernförde im 18. Jahrhundert an der Grönlandfahrt beteiligt gewesen sein. Nachrichten darüber waren nicht zu erlangen. Im 19. Jahrhundert hat von diesen Orten bestimmt Eckernförde Grönlandfahrt getrieben[9]).

---

[1]) Ebd.

[2]) Ebd.

[3]) Carsten & Falck, Schriften d. Schlesw.-Holst. Patriot. Ges. V, S. 214.

[4]) Carsten & Falck, Magazin . . III, S. 252.

[5]) St. A. Sch.

[6]) R. Dittmer, Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jh. und bis zum Jahre 1902, S. 19.

[7]) St. A. Sch.; vgl. oben S. 447.

[8]) S. 55.

[9]) Falck, Archiv für . . . . Schlesw.-Holst. II, S. 456 meldet für 1841: „Die 2 von Eckernförde auf den Robbenfang ausgeschickten Schiffe lieferten dies Jahr einen ziemlich guten Ertrag

B. Hannover.

Die Hafenplätze Hannovers, besonders die des Elbgebietes, haben nur in geringem Maße und erst verhältnismäßig spät an der Grönlandfahrt teilgenommen.

Stade soll nach einem Lübecker Aktenstück[1]) bereits vor 1680 Walfischfang getrieben haben, aber irgend eine Bestätigung dafür war nicht zu erhalten. Erst im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts war die Stadt nachweislich an diesem Betriebe beteiligt. Von 1772—1779 fuhr die „Jungfrau Hypolite" von der Schwinge nach Grönland, bis 1777 unter der Direktion T. Visser, die letzten Jahre unter der Firma H. Pohlmann. Das Unternehmen war nicht glücklich. Bereits 1774 kehrte das Schiff ohne Fang schwer beschädigt zurück, und am 8. Juli 1779 wurde es von einem amerikanischen Kaper genommen[2]). Darauf scheint Stade zwei Jahrzehnte lang aus dem Betriebe ausgeschieden zu sein. Andere meinen zwar, die Stadt habe „von 1775—1800 noch immer einige Schiffe für den Walfischfang und Robbenschlag gestellt"[3]), aber ein Nachweis dafür war nicht zu erbringen. Nur für 1803 ließ sich wieder ein Stader Grönlandfahrer feststellen, der wegen der Blockade nach der Weser gewiesen wurde[4]).

Ebenfalls erst in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts wurde an der Oste ein Fangschiff ausgerüstet. 1767 wird zum ersten Male das unter der Direktion Johann Thuman

---

[1]) Vgl. oben S. 405.

[2]) Vz. Gaed.

[3]) Geschichte der Stadt Stade v. W. H. Jobelmann u. W. Wittpenning, neubearbeitet v. M. Bahrfeldt, Stade 1897, S. 121.

[4]) Register der zu Brake angekommenen und ausgesegelten Schiffe, Oldenburgisches Landesarchiv.

fahrende Schiff „de Oost-Stroom“[1]) aufgeführt, das sich dann bis 1777 jährlich nachweisen läßt[2]). Die Reeder kamen sicher nicht auf ihre Rechnung, da die gesamte Ausbeute dieser 11 Jahre sich nur auf 1336½ Quardeel Tran und 17 310 Pfund Barten belief. Der Direktor des Schiffes, Johann Thuman, war ein Kornhändler aus Geversdorf an der Oste, wo das Fahrzeug auch ausgerüstet und entladen wurde[3]). Seine Mitreeder waren teils dortige Eingesessene, teils aber Hamburger, unter ihnen vielleicht auch Hermann Goverts Gerhardson, der als sein Kommissionär bezeichnet wird. Der eingebrachte Speck wurde in der Hamburger Tranbrennerei ausgebrannt, weshalb Thuman 5 Taler Schiffgeld und 4 Taler Fischgeld (für jeden Wal) bezahlen mußte. 1772 weigerte er sich, diese Abgabe zu leisten, beschwerte sich bei der Regierung in Stade, führte unter anderem an, die Glückstädter brauchten diese Gebühr ebenfalls nicht zu entrichten und drückte schließlich seine Verwunderung über die „Prätensionen“ der Hamburger aus, die doch in ihren eigenen Schiffen alles zollfrei bei Stade vorbeiführen dürften. Hamburg erwiderte auf die erhobenen Vorstellungen, die Glückstädter brauchten zwar diese Abgaben nicht zu erlegen, weil sie die Tranbrennerei in Hamburg nicht in Anspruch nähmen, müßten aber dafür den dort eingeführten Tran mit 1 ℳ︁ 3½ ß Spezies, das Fischbein mit ¾ Prozent verzollen, was wiederum die das Schiff- und Fischgeld zahlenden Altonaer und anderen Fremden nicht nötig hätten. Hierbei beruhigten sich Thuman und seine Regierung nicht, und noch 1775 wurden deswegen Schreiben gewechselt. Da ließ der Hamburger Rat dem Geversdorfer die Wahl, sich für die eine oder für die andere Art der Abgabenzahlung zu entscheiden und verfehlte nicht, in dem letzten über diese Angelegenheit handelnden Schriftstück darauf aufmerksam zu machen, daß „nach angestellter genauer Untersuchung aufzumachender Berechnung sich deutlich ergeben werde, daß er [Thuman] keineswegs etwas als zu viel bezahlet zurück verlangen

[1]) Liste der Kzb. H.

[2]) 1768 ebd., 1769—1777 Vz. Gaed.

[3]) Das Folgende nach St. A. H.

könne, sondern vielmehr dem hiesigen Zollen wegen anhergebrachter Waaren ein weit größeres Quantum zu vergüten habe."

In den Jahren 1778 bis 1799 scheint kein Schiff von der Oste nach Grönland gefahren zu sein, obwohl sich die Regierung lebhaft darum bemühte. Denn als um 1789/90 die Kaufleute Ahrens und Ulex in Neuhaus an der Oste die Ausrüstung eines Fahrzeuges auf den Walfischfang planten und nach Teilnehmern und Aktienzeichnern suchten, stellte das Kommerzkollegium Vergünstigungen in Aussicht, die noch weit über die am 9. September 1788 allen hannöverschen Grönlandfahrern gewährten Prämien — 2 Rtr. für jeden hannöverschen Seemann, sofern das Schiff im Lande erbaut, und ½ Rtr. für jede Tonne Tran — hinausgingen[1]). Erst 1800, zwei Jahre nachdem die Zahlung der Prämie wieder eingestellt worden war, segelte wieder ein Fahrzeug aus. Es brachte 430 Tonnen Tran mit, 1801 dann 549 Tonnen. 1802 liefen 2 Schiffe aus, lieferten jedoch zusammen nur 508 Tonnen[2]). 1803 sollen sogar 3 Schiffe von der Oste nach Grönland gefahren sein[3]).

Auch das hannöversche Wesergebiet begann erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts sich der Grönlandfahrt zuzuwenden, 1787 mit einem, 1789 noch mit einem zweiten Fahrzeuge. In den Listen tragen diese den Vermerk „für Vegesacker Rechnung" oder sie werden bezeichnet als „herzoglich bremische Schiffe, die unter kurhannöverscher Flagge fahren." Die erste Reise unternahm „Georg III.", ein im Hannöverschen gebautes Schiff von 120 Lasten, für das an Kaufgeld, Versicherungsgebühr, Löhnung (39 Mann, durchweg Landeskinder) 9200 Rtr. aufgewendet werden mußten. Das Königliche Kommerzkollegium gab gegen Sicherheit 4000 Rtr. zinsfrei her, das übrige Geld wurde durch 158 Aktien zu 100 Rtr. aufgebracht. Das Ergebnis des ersten Jahres war ein recht gutes. Es konnte eine Dividende verteilt, ein Viertel der Schuld an das Kommerzkollegium zurückgezahlt, eine Summe von 2800 Rtr. für die nächste Ausrüstung verwendet

[1]) Baasch, Schiffbau S. 94.

[2]) Köncke, Hamburger Einfuhrlisten.

[3]) Tabelle des Herrn Dr. Wätjen.

werden[1]). Brachte auch das nächste Jahr eine geringere Ausbeute, so ermutigte der bisherige Erfolg und die am 9. September 1788 gewährte Prämie doch zur Ausrüstung eines zweiten, größeren Schiffes, für das eine besondere Gesellschaft — 250 Aktien zu 100 Rtr. — gebildet wurde. Das neue Schiff, „Königin Charlotte", das 1789 seine erste Fahrt machte, brachte den Aktionären sofort eine Dividende von 5 Prozent, lieferte jedoch 1790 nur geringe Ausbeute, so daß die Einnahme um 1747 Rtr. 54 Gr. hinter den Ausgaben zurückblieben und nach der Ausrüstung im Frühjahr 1791 eine Schuld von 2419 Rtr. 7 Gr. vorhanden war. Die Direktoren, Kommerzrat Patje und Amtmann Fischer in Hannover bzw. Osterholz, trösteten die Aktionäre damit, daß der Fang anderwärts auch schlecht gewesen; „daß viele Rhedereyen ansehnliche Zuschüsse haben thun müssen, womit man die Interessenten von unserem Schiffe bis jetzt noch zu verschonen bemüht gewesen ist; daß wenn gleich die Interessenten keine Dividende, dennoch 46 Landes-Unterthanen ihren Unterhalt dabey gewonnen haben; daß ein nicht unbeträchtlicher Geldumlauf durch die neue Ausrüstung des Schiffes in dasiger Gegend entstanden ist; und daß diejenigen Interessenten, welche ihre Anteile nicht haben assecuriren lassen, sondern anstatt dessen die Assecuranz selbst gezogen, dafür noch 5 Procent ihres Capitals genossen haben."[2])

Beide Schiffe fuhren fortan jährlich nach Grönland. Die Leitung der beiden Gesellschaften wurde dem Bremer Hause C. L. Brauer & Sohn anvertraut, das in jedem Jahre wenigstens einmal eine Abrechnung durch den Druck veröffentlichte[3]). Leider sind nur wenige davon in der Bremer Stadtbibliothek erhalten. Bis 1799 teilen jedoch die Listen die Fangergebnisse mit, und diese waren im allgemeinen nicht schlecht, bisweilen gut,

---

[1]) Lindeman, S. 61 f.

[2]) „Fernerweites Avertissement für die Interessenten des See-Schiffes ‚Königin Charlotte'" vom 15 März 1791. Stadtbibliothek Bremen.

[3]) „Nachricht über das unter Churhannöverscher Flagge nach Grönland fahrende Schiff N. N., Commandeur N. N."

1798 sogar sehr gut. Brachten die beiden Schiffe doch in diesem Jahre nicht weniger als 43 — allerdings nicht große — Fische mit, die 640 Q. Speck oder 894 Q. Tran und 11 594 Pfund Barten auslieferten. Die Aktionäre der „Königin Charlotte" dürften ihr Geld reichlich verzinst erhalten haben. Nach der Abrechnung im Herbst 1799 blieben noch 7205 Rtr. 9 Gr. in Vorrat; 1800 wurde eine Dividende von 15 Prozent gezahlt und doch noch eine Summe von 6916 Rtr. 16 Gr. zurückbehalten, 1801 verteilte man 5 Prozent und konnte noch 5412 Rtr. 10 Gr. für die neue Ausrüstung verwenden, und wer seinen Anteil nicht versichern ließ, genoß jedesmal noch 5 Prozent dazu. Für 1802 liegen keine Nachrichten vor. 1803 mußten beide Schiffe der Blockade wegen nach Bergen, 1804 von da nach Grönland gehen, 1805 mit ihrer Ladung nach der Jade herumsegeln. Trotzdem waren nach der Abrechnung am 31. Dezember 1805 bei der „Königin Charlotte" noch 8437 Rtr. 51 Gr., bei der „Georg III." 5347 Rtr. 14 Gr. in Vorrat. Im nächsten Jahre aber änderte sich das Bild vollständig. Beide Schiffe wurden von den Engländern nach Yarmouth aufgebracht und erst nach drei Monaten wieder frei gegeben. Infolgedessen blieben bei der „Königin Charlotte" nur noch 937 Rtr. 61 Gr. zur Verfügung, und „Georg III." hatte sogar ein Weniger von 940 Rtr. 30 Gr. aufzuweisen, so daß die Aktionäre des ersten 35 Prozent, die des zweiten 20 Prozent für die Neuausrüstung einzuschießen hatten. Bei „Georg III." wurde das Gleichgewicht durch den guten Fang des Jahres 1807 allerdings einigermaßen wieder hergestellt, da 15 Prozent Dividende gezahlt und 4486 Rtr. 10 Gr. gutgeschrieben werden konnten, bei der „Königin Charlotte" dagegen mußte wegen einer großen Reparatur, die 4931 Rtr. 55 Gr. verschlang, nicht nur von der Verteilung einer Dividende abgesehen werden, sondern die noch verbleibenden 3739 Rtr. 26 Gr. reichten nicht einmal für die Neuausrüstung aus, so daß den Aktionären für den Fall, daß ein Auslaufen des Schiffes möglich sein sollte, eine abermalige Einzahlung von 5—10 Prozent in Aussicht stand. Die Ausfahrt war aber nicht möglich. Erst 1814 konnten die Schiffe wieder aussegeln. Bis 1816 blieben sie noch im Besitze der Aktienge-

sellschaften, dann gingen sie beide für 12 200 Rtr. in den Besitz des Bremer Hauses C. L. Brauer & Sohn über und für dessen Rechnung noch eine Zeitlang nach Grönland.

Erst in den 40 er Jahren lassen sich dann wieder hannöversche Grönlandfahrer nachweisen. Seit wenigstens 1843 segelten die 1835 gebaute, 125 Lasten große Brigg „Germania“ und die 1837 gebaute, 222 Lasten große „Hannover“ nach Grönland, beide auf Rechnung von J. Lange, Schiffsbaumeister und Reeder in Grohn bei Vegesack; seit 1845 auch noch die 1830 in Frankreich gebaute, 170 Lasten große Bark „Grönland“ und die 1827 gebaute, 180 Lasten große Brigg „Neptun“, jene für H. Horstmann & Consorten in Leuchtenberg, diese auf Rechnung von J. Mohrmann Söhne in Wremen. Die drei letztgenannten bildeten 1851 die hannöversche Grönlandflotte, dann traten Änderungen in ihrem Bestande ein, die sich nicht mehr verfolgen lassen. Sie zählte 1852: 5, 1853—1857: je 4, 1858: 3, 1859: 2, 1860: 3, 1861: 2, 1862/63: je 1, 1864: 2, 1865: 1, 1866: 2, 1867/68: je 3, 1869: 4, 1870/71: je 2, 1872: 3, 1873: 1 Schiff[e]. Unter diesen befand sich die 49 Lasten große, nur 18 Mann Besatzung zählende „Aurora“ (1861/62), ferner der 186 Lasten große Schraubendampfer „Bienenkorb“, ein früheres Segelschiff, und der 1866 eigens für die Grönlandfahrt erbaute Dampfer „Albert“ von 450 Lasten, der mit 61 Mann Besatzung fuhr und 1867 bei seiner ersten Ausreise in voller Ausrüstung einen Wert von etwa 100 000 Talern darstellte.

C. Oldenburg.

Erst im 19. Jahrhundert trat Oldenburg in die Grönlandfahrt ein[1]). Brake schickte 1823/24 die „Robbe", 1832—1837 jährlich 1—2 Schiffe aus. Die Unternehmungen waren jedoch nicht vom Glück begünstigt. Auch die 1841 in Elsfleth von den Kaufleuten Borgstede und Schiff mit einem Aktienkapital von 12000 Rtr. gegründete „Elsflether Kompagnie für Robbenschlag und Walfischfang", an der auch die Regierung mit 5 Aktien zu je 200 Rtr. beteiligt war, machte keine guten Geschäfte. Bei der 1846 erfolgenden Auflösung mußte jeder Aktionär noch 45 Rtr. 30 Gr. zuzahlen[2]). Mehr Erfolg dagegen hatte die „Stedinger Kompagnie." Sie trat am 26. Dezember 1842 in Brake unter der Direktion F. E. von Buttel zusammen. Zunächst wurde ein Schiff, „Pauline" ausgerüstet, das Kapital dazu in 90 Aktien zu 100 Rtr. aufgebracht. Die erste Reise warf einen Überschuß von 18¾ Prozent ab. Nun gab man weitere Aktien aus, im ganzen 275 zu 100 Rtr., kaufte ein zweites Schiff, „August", und legte eine Tranbrennerei an. Das Jahr 1846 war ungünstig. Dafür konnte 1847 eine Dividende von 30 Prozent, 1848 eine solche von 12½ Prozent gezahlt und doch noch eine Summe von 28 256 Rtr. oder 102¾ Rtr. pro Aktie als Bestand gebucht werden. Das Jahr

---

[1]) Sello, Oldenburgs Seeschiffahrt . . . S. 51 glaubt für 1793 einen oldenburgischen Grönlandfahrer feststellen zu können, weil der Kommandeur aus Brake war; sicher zu Unrecht; es war zweifellos ein Bremer Schiff. Auch die 6 Grönlandfahrer, die Sello S. 29 f. als Eigentum des B. A. Georg in Bockhorn bezeichnet, waren nicht oldenburgisch. Er sagt selbst: „Sie fuhren mit holländischen Matrosen und Kapitänen und konnten daher, trotz ihrer oldenburgischen Flagge, leicht für verkappte Holländer gelten." Sie konnten nicht nur dafür gelten, sie waren es tatsächlich; vgl. auch oben S. 439.

[2]) Lindeman, S. 75.

1853 warf die ungeheure Dividende von 65 Prozent ab, 1856 und 1858 waren dagegen schlecht. Ende 1862 löste sich die Gesellschaft auf. Die oldenburgische Regierung, die sich mit 20 Aktien beteiligt hatte, berechnete für die Jahre 1843—1862 einen Gewinn von 995 Talern 3 Silbergroschen 4 Pfennigen.

Noch zwei weitere Versuche sind zu erwähnen. Der eine ging aus von oldenburgischen, hannöverschen, bremischen bäuerlichen Grundbesitzern aus der Gegend von Lesumbrook, Mittelsbüren, Niederbüren, Vegesack, Löhnhorst, Borchshöhe, Schönebeck, Hasenbüren, Altenesch. Sie rüsteteten 1832 das sogenannte „Bauernschiff“ aus in der löblichen Absicht, zahlreichen durch den Rückgang des Fischereibetriebes brotlos gewordenen Familien Verdienst zu verschaffen. Das andere Unternehmen fand im Jeverlande statt. 1846 kauften D. G. F. Focken, D. Fimmen und H. J. Lubinus in Hooksiel für 4000 Taler die 37 Kommerzlasten große „Adelheid“ und rüsteten sie für die Grönlandfahrt aus. Aber schon auf der zweiten Reise, 1848, ging sie bei Jan Mayen im Eise unter.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Grönlandfahrt Oldenburgs von 1843—1856.

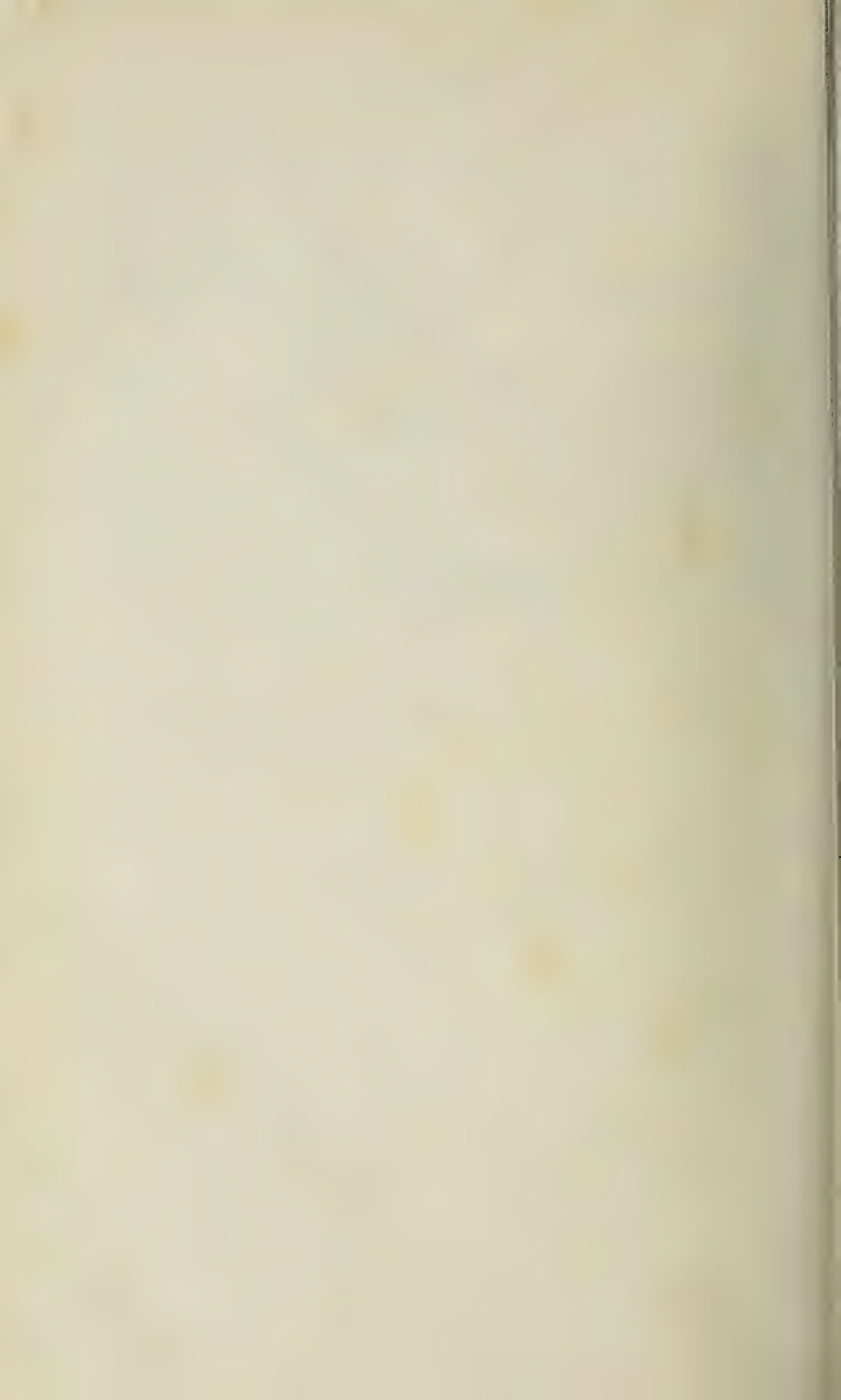
Jahr	Anzahl Schiffe	Schiffsgröße in Lasten	Mann Besatzung	Erlegte Robben	Gewonnener Tran (Tonnen)	Preis d. Tonne Tran in rd. Gold	Preis für Robbenfelle in Grote Gold
1843	6	780	263	20739	2621	?	?
1844	9	1120	391	13650	1960	?	?
1845	9	1120	391	18200	2873	19	?
1846	9	1145	395	15610	1752	19	?
1847	8	895	330	36500	4745	17½	36
1848	8	895	329	15380	1620	17½	36
1849	8	895	333	13150	1603	25	36
1850	7	750	291	18750	2858	20½	42
1851	8	895	338	15682	1696	24	48
1852	8	895	336	12575	1459	24½	48
1853	6	630	238	18385	2513	23	45
1854	5	520	192	9450	1087	25	56
1855	5	520	195	2285	530	35	72—116
1856	6	680	240	6678	,737	39	120

Für die Jahre 1857—1861 verzeichnet die oldenburgische Statistik, 5, 6, 5, 4 Schiffe, die bremische dagegen nur 5, —, 4, 4, 1.

Über oldenburgische Grönlandschiffe seit 1843 fanden sich folgende Angaben:

Name	Bauart	Größe (Lasten)	Baujahr	Reederei	Beheimatet in
Alliance	Brigg	125	1842	Elsflether Kompagnie	Elsfleth
August	Bark	150	1834	Steenken, v. Buttel & Comp.	Brake
Azaria	Bark	145	1823	A. Tobias & Comp.	Brake
Elsfleth	Bark	200	1826	J. Ahlers, Borgstedt & Cons.	Elsfleth
Friderike Auguste	Brigg	120	1819	A. Tobias & Köppen	Brake
Johanna Catharina	Galiot	55	1827	B. H. Steenken & Cons.	Brake
Nordstern	Brigg	160	1828	J. Schiff & Cons.	Elsfleth
Patriot	Brigg	110	1822	D.H.J. Kanzelmeyer & Cons.	Elsfleth
Pauline	Schonergaliot	80	1838	B. H. Steenken & C. H. v. Buttel	Weserdeich

Beilagen.



1.

Christian IV. von Dänemark erlaubt Johann Beene aus Hamburg den Walfischfang in Grönland u. Spitzbergen auf die Dauer von 10 Jahren. — Glücksburg 1643 September 5.

St. A. Hamburg, Thresa Lit. K. Nr. 53. Durch den Sekretär Jakob Rotenburg beglaubigtes Vidimus mit dem hamb. Sekret.; außen: octroy wegen der Grönlantschen fahrt de dato 5. Sept. 1643.

Wir Christian der Vierdte von Gottes gnaden . . . . thun kundt undt zu wißen hiemit jedermenniglich, für uns, unsere erben undt nachkommen am reich, was gestalt wir auf untterthänigstes anhalten des ehrsamen unsers lieben getrewenn Johan Beenen, burgers unserer stadt Hamburgh, gnedigst bewilliget unndt zugelaßen, bewilligen, zulaßen unndt gestatten auch hiemit unndt in krafft dieses, das er sambt seinenn mittconsorten, seinen undt deren erben, jedoch das sie allerseits bürgere undt einwohnere gedachter stadt Hamburg sein, unter unserm königl. schutz unndt nahmen, endtweder selber oder durch ihre gevollmächtigte, unsere lande Grönlandt, Spitzbergen undt andere zugehörige haffen und orther, mit so vielen schiffen, alß sie nur immer selber zuwege bringen können, auch so offt es ihnen in vorbemelter nahrung gelieben mag, besuchen, besiegeln, denn wallfischfang daselbsten fortsetzen, auch was sonsten anders alda zu bekommen, von dannen holen, abführen undt ihren gutbedüncken nach hie und dorten, wie sie es am nützlichsten achten werden verhandtlen mügen, undt solchs auff nachfolgende zehen jahr, nach verfließung aber deroselben umb weitere confirmation dieser unserer königl. octroy anhaltten sollenn. Alß wir auch unsern factorn zu Copenhagen unndt lieben getrewen

Johan Braem uff vorbemeltten wallfischfang unser special privilegia ertheilet, soll keiner seinen haffen, so ihm zuvor eingerumbt unndt woselbst er mit seinen völckern sich gesetzt, den thran außzubrennen, außer seinen expreßen consens unndt vorbewilligung gebrauchenn. Dahingegen, welche ohrter oder haffen erwehnter Been undt seine mitintereßenten unndt deren erben ietzo unndt künfftig daselbst für sich erwehlen, einnehmen unndt behalten wollen, sollen ihnen ungehindert gelaßen unndt von uns an niemandt anders weiter verliehen werden.

Damit aber auch gemeltter wallfischfang desto beßer seinen forthgang gewinne, auch die intereßenten nicht allemahll nöhtig, uns selbsten zu suchen, wodurch sie dan bißweilen an ihrer nahr- undt handtlung könten hinder- oder saumbnus leiden, wollen wir vorbemelttem Johan Beenen, deßen erben unndt consorten unndt dehren erben mitlerzeit ein eigenes see-signet dazu bewilliget haben, ohngefehr nachfolgender gestalt *[ein großes lateinisches C, darin stehend eine 4, das ganze bedeckt von der Königskrone]*, worauff ringsherumb Sigillum Societatis Gronlandiae stehen soll, unndt womit sie all ihre päße, vorfallende instructiones, contracten, vollmachten undt andere derogleichen brieffe unndt urkunden zu besiegeln. Jedoch das, wehme solches anbetrawet wirdt, derselbe vermittelst stercken reversus anloben unndt zusagen müße, solches nirgents anders wozu zu gebrauchen, alß was gemelte compagnie angehet unndt betrifft. Worüber wir dan auch ihme undt seinen mittintereßenten unndt dehren allerseits erben unsern königl. verspruch undt protection wieder männiglich gewaltt hiemit gnedigst versprechenn.

Was von thran undt anderen wahren sie mitlerzeit gewinnen oder erlangen werden, soll entweder anhero nach der Glückstadt oder ferner hienauff nach Hamburg gebracht unndt aufgelegt werden. Unndt dieweill auf diesen wallfischvangh große unkosten werden gewändet werden müßen, so geloben wir nicht weniger, wan vorerwehnte zehen jahr verfloßen, das wir ihnen, so fern sie es begehren werden, diese vorgeschriebene ihnen ertheilte freyheit undt octroy anderweit hinwiederumb gnedigst prolongiren undt confirmiren, deßgleichen auch innerhalb solcher

zeit unndt jahrscharen, auch so lange sie diese octroy gebrauchen, niemanden anders in Hamburg mit derogleichen freyheit begnaden wollen. Besondern befehlen undt gebieten allen undt jeden, das sie vorbenandten Johan Beenen, deßen erben, consorten und dehren erben innerhalb gedachten jahren hirwieder, wie obbeschrieben, nicht turbiren, hindern oder einigermaßen zuwieder sein, viellmehr aber unserntwegen sie dabey cräfftiglich bis an uns handthaben, vertretten undt forderung erweisen sollen, sonder alle gefehrde. Uhrkündtlich untter unserm königl. handtzeichenu undt secret. Gebenn auf unserm hause Glücksburg, am 5. Septembris A⁰ 1643. Christian IV.

2.

Octroy wegen der Gronlandischen compagnie. — Emden 1643 Oktober 6.

St. A. Aurich Ostfrisica 67, n. 23; durch den Notar Remetius Mejer beglaubigte Abschrift[1]*. eine jüngere im R. A. E., mittlere Registratur, Paket 761.*

Wyr burgermeister und raht der stadt Embden uhrkunden und bekennen krafft dieses, daß wyr dieser stadt trafficquen und schiffarth zu beneficieren auf anhalten der participanten der Groenlandischen compagnie accordieret und octroyret haben:

1. Daß alle materialen und instrumenten als holtz, hopen, von eisen oder kupfer gemachet oder ungemachet, so hie nicht zu bekommen und von außen anhero mußen gebracht werden, von betzalung der zollen frey sein und bleiben sollen.

2. Daß alle turff und holtz, so zu schiffe gebracht, und darein muß verbrauchet werden, gleiches privilegium genießen solle.

3. Daß vor diesmahl zwarn, diese compagnie wegen der speken der wallfisschen aus der sehe arrivierend, mit dem cranemeister sich zu vergleichen habe, ins kunfftigh und folgende jahren aber kein zoll oder kraengelt darvor abstatten, jedoch daß

[1] Die Abschrift verdanke ich der Güte des Herrn Dr. Bernhard Hagedorn.

der traehn, so davon gemachet und ausgefuhret wirt, solche gebuhr erlegen und betzalen solle,

4. Daß die vivres, darvor die imposten schon zuvor erlegt, ohne weitere entgeltnus aus den arrivierenden schiffen frey zu lande gebracht und von den traenkochern consumieret werden sollen, jedoch mit diesem beding, daß solche victuallie gebuhrlich angegeben werde, damit alle fraudes und betriegerey verhuetet und præcavieret werden muegen, wie dan auch nicht weiniger das uff den schiffen ubergebliebene und nicht consumirte holtz angegeben und die gewohnliche imposten davon erlegt werden sollen.

5. Entlich damit diese compagnie desto beßer in schwang kommen und zum uffnehmen gelangen muege, so sollen derselben diese privilegia zehen nach einander folgende jahren hiemit octroyret sein. Uhrkuntlich haben wyr burgermeister und raeth obg. dieser statt siegel hirunter anhangen laßen. So geschehen Embden auff dem rahthause den 6. octobris a. dreyundviertzig.

|: understunt :|

Locus sigilli appendentis.

Ad mandatum senatus
Steph. Joerg L. j. Sec.

3.

Ordinantz in 14 articulen verfaßet, wornach die officiren undt gemeine matrosen fahrend auff die seehefischerey nach Groenlandt sich zu regulieren. — Bremen [ca. 1684]

St. A. Br. Ursprünglich zur Ausfertigung bestimmtes Schriftstück, das bereits einige Unterschriften erhalten hatte, infolge des Einschubes im 14. Artikel aber wahrscheinlich eingezogen und durch eine Neuausfertigung ersetzt wurde. Der Zusatz bezieht sich auf das „Grönländische Recht", das in Bremen 1684 vom Rat als verbindlich genehmigt worden war (vgl. S. 107 f.). Die hier zum Abdruck gelangende Ordinanz dürfte daher vermutlich bereits vor 1684 in Bremen gebräuchlich gewesen sein.

1. Anfänglich und zum ersten haben wihr untergeschriebene officiers und gemeine bohtsgesellen uns verheuret und verbunden, als wihr dan nochmahlen krafft dieses thun und bezeugen, mit

verwerff der seherechten von unserer verbeßerung so wir uns hiemit entschlagen und durchaus keine macht haben, es sey dan mit der compagnie consent, an commandeur Daniel Stuve zum dienste der compagnie auff Groenlandt von Bremen, umb mit ihm auff daß schiff, genandt „der Walfisch von Bremen", diese bevohrstehende reise mit Gottes hulffe zu fahren und fertig zu halten, wan der commandeur auß befehl seiner rehdere spricht, ohne daß geringste biehrgelt oder foy per force der compagnei abzufordern, es sey gleich primo, medio sive ultimo april, sonder einigen verzugh, bey wilkuhrlicher straffe, mit express vorbott von tardieren und einiges foyen weniger vollsauffen zur Wichelenborgh, Vegesack, Brake oder sonsten bey poen einen reichsthaler an die compagnie, in und außer Groenlands, mitten durch bei Spitsbergen, nachdem solche haven, neiden und plaetsen der commandeur vorbei, ein und auszusiegelen ein belieben hatt, wan gleich neunundneuntzigh ohrter besucht, so soll der hunderste im geringesten nicht vorbeigegangen werden, umb alda walfische und andere tiere zu suchen und zu fangen. Und solches bey monaten nach, nachdem ein jeglicher mit denen pro tempore inspection verwaltern und commandeur sich veraccordieret, antrettend die erste monatt, wan daß schiff von der weser die letzte tonne vorbeygesiegelt und also in die offenbahren see gekommen, von welcher zeit dan die monattgelder anfahen und continuirlich wehren, biß die reise vollbracht und daß schiff in diese lander und zware zur Bracke gearrivieret und anckerfest gemacht; es wehre dan uhrsach, das es wegen contrari windt zu Blexen auffgehalten wurde, da dan die compagnie ebenmeßig macht hatt abzulohnen und billig zu decourtieren, waß ein jeder vorhero auff die handt empfangen.

2. Weiters und vors ander, so verpflichten wihr uns, vorerwehnten commandeur in allen stucken zu pariren und stellen seiner auctorität anheim, so viel oder weinig volck zu heuren auff vorbenantes schiff, als der compagnie und derer gedeputierte ordre, auch solche quantitet zu mindern und mehrderen, ohne einige unser einrehde, kurren oder murren, bey straff und vorlust des verbrechers 1/2 gagie oder monattgelder.

3. Drittens, ob es sich gebuhrete (welches Gott verhüten wolle) daß jemandt von unser schiffsvolck mit todte abginge, naturliche oder andere unfelle, entweder durch mudtwillen ablieffe oder auch durch ungehorsamkeit und ubelverhalten durch ordere von besagten commandeur, an landt gesetzet wurde, so sollen die restierende ein wollgefallen daran tragen und keinen andern in deßen stell begehren, es wehre dan des commandeurs freywilliger rahtt zur vorantwortung seiner principaln; bei straff des vorhergehen articuls.

4. Viertens, da auch ettwa der commandeur in krankheit geriehte oder todtes verbliche, welches Gott zur säligkeit schicke, alsdan soll derselbige, so von ihn auß ordre seiner principalen in seine stelle gesetzt, gleicher respect wiederfahren und fur unser haupt erkandt werden; wan aber das contrarium befunden wurde, soll dem wiederspenstigen seine halbe heur oder montgelder vorenthalten sein und pleiben.

5. Zum funfften, so soll der hochboßman sich keiner intercession, viel weiniger die geringeste vorsprach vor daß volck unternehmen, sondern ein jedweder schuldig sein, mit discretion selbst seine sache bey dem commandeur anzubringen, bey straff einer monattgagie an beiden theilen.

6. Sechstens, verobligieren und versprechen wir, uns gegen unsen commandeur und steurman gehorsamlich zu erzeigen, es sey in see, an landt, in oder außer schiffes bordt, dero befehl willig und getreuwlich nachzuleben sonder einige oder daß geringeste wiedersprechen, bey poen, soviel der schiffer und steurman den armen davor zuerkennen oder, nach gelegenheit der sachen an ihre principalen verwiesen, mit bestraffung und verluyst ihrer gantzen gagien.

7. Zum siebenden, dafern ein ungenanter sich an sein meßer vergriffe, umb einen andern damit zu beschädigen, so soll alsofortt seine halbe gagie an die compagnie verfallen sein. Wan aber einiger schade damit bereitt[s] geschehen wehre, so soll selbiger sonder gnade bei erster gelegenheit vom commandeur an landt gesetzt und von allen seinen verdienten monattgeldern nicht heller oder pfennig zu genießen haben.

8. Zum achten geloben wihr ingesampt an eides statt, bei ehr, trauw und redligkeit alle, und auch die geringeste falsche zusammenrottung, rebellionen und auffruhren, welche zu nachtheill schiff und guth oder auch die persohn des commandeurs und steuermans concernierte, stundlich an den commandeur zu entdecken; und soll alsdan derselbige vor seine getrauwe warschauwung alsofortt oder bei arriviment des schiffes von dem commandeur genießen einen rosenobel zur verehrung, und der aufruhrer, es wehre ein oder mehr, vom commandeur hingegen, es sey gleich, waß ortt landes daß schiff arrivieret, der justitia uberantwortet werden und nimmermehr seine gagie nachzufragen befugt sein.

9. Vor das neunte erfordert unser amptt und schuldige pflicht, die walfische zu schneiden, packen, stowen und verstowen, auch sonst des commandeurs belieben daran zu verrichten, gegen einer monattgagie straff des wiederspenstigen. Und ob einer oder ander sich gahr absentieren wolte, an landt verbleiben, sich vollsoffe und also sein werck verseumete, denselbigen soll 2 monattgagie abgeschnitten sein und bleiben. Im falle auch der commandeur mit andern commandeurs compagnie oder verbundtnus zur verantwortung seiner principalen entweder der fischereye halber oder sonst anstellen oder schließen wurde, soll von uns keiner macht haben, dagegen im geringesten einzurehden oder streiten, sondern vielmehr unsers commandeurs compagnions wolfahrtt gleich seines nachtrachten, mit allen schuldigen diensten und aßistentz bei gleicher straffe.

10. Zehentes sein wir obligat und verbunden, in see, an landt, sowoll siegelendt als still liegendt ins quartier getrauwe wacht zu halten, und soll der commandeur nach gelegenheit der zeit und ordt macht haben, selbige zwey oder dreyfach zu verstrecken, zu mehrden und mindern, sonder einige gegenrehde. Da auch ein oder ander seine wacht verseumen oder schlaffend auff derselben befunden wurde, soll er allemahl einen halben rthl. an die armen geben und solches sich von der compagnie decourtieren laßen.

11. Zum elfften wollen wihr uns immerforth gnughaft und

friedtlich verhalten mit sotahner speiß und tranck, als der commandeur von der compagnie empfangen und durch den koch wirdt auffschaffen. Und soll sotahne von uns auff keinerley weise gemißbraucht, vielmehr dieß in guter observantz gehalten werden: wan die voyagie sich lanckwierig anließe und der proviant muste verlengert werden, daß wir uns alsdan wollen in die zeitt schicken und den commandeur nicht mehr abfordern, als er uns nach der sachen beschaffenheit wirdt zutheilen; und soll hingegen sich keiner verkühnen, bei tag oder nacht, heimlich oder offentlich, einig proviant an sich zu ziehen ohne des commandeurs vorwißen; bei straff einer monattgagie, so oft einer pexieren wurde.

12. Zum zwolfften soll keiner ohne consent des commandeurs bei tag oder nacht feur, licht oder lunten anzuzunden berechtiget sein, auch keinen toback trincken außer dem ortt, so der commandeur dazu ordinieren wirdt; bey straff des 10. articuls fur die armen.

13. Zum dreyzehenten ist expresse verbotten, daß sich niemandt soll verkühnen, weder das geringste walfischbein, baleinen, walrußzahnen, barenhüde, speck oder traen heimlich zu verbergen und verstecken, weniger solches an landt zu tragen; da ettwa einer in verdacht begriffen, bei der ablohnung seine kiste zu eroffenen schuldig und gehalten sein soll.

14. Letzlich und zum vierzehnten *[soll der commandeur im nahmen seiner reder wegen † † † der visch oder sonst der hollanschen ordinantz sich gemeß bezeigen und bei verlust aller verdienten gagien*[1]*)]*. Damit nun also alles in gottesfurcht angefangen und geschloßen, so soll des tages zweymahl daß gebett gehalten werden als morgens und abends; da dan keiner, ⌈so⌉ sich binnen schiffsbordt auffhelt, er sey gleich groß oder klein, zu absentieren, sondern mit großen auffmercken solches andechtiglich anhören ohne geschwetz, lachen oder derogleichen verhinderungen. Außerdehm soll auch ein jeder ein ehrbahrliches leben führen, kein zweyspalt oder uneinigkeit anrichten, viel-

[1]) Von anderer Hand am Rande nachgetragen.

weniger gotteslesterlich fluchen oder schweren; bey straff einen halben rd. jedweder reise vor die armen, worüber die compagnie zu seiner zeitt wird disponieren, wie dan auch uber alles armgelt, so freywillig oder auß zwang in see den armen vorfelt.

Solche vorhergehende 14 articule wihr getreulich nachzuleben uns nochmahlen krafft dieses versprechen, sonder argh oder list. In uhrkundt der wahrheit haben wihr selbige, nachdehme sie uns allen deutlich vorgelesen, zu stets festerhaltung und mehrder versicherung wohlbedachtsahm mit unseren nahmen und marcken respective unterzeichnet. So geschehen Bremen.

4.

Placat die Grönlandische Fahrt betreffendt. — Kopenhagen 1691 Februar 23.

Abschriften in St. A. H. und Stb. H.

Wir Christian der 5te von Gottes gnaden könig zu Dennemark und Norwegen etc. thun hiemit kundt und zu wißen, daß, nachdem wir allergnädigst vernehmen mußen, welcher gestalt unterschiedliche ohne unsere allergnädigste zulaßung sich der fahrt auf Groenlandt solten suchen zu bedienen undt dan einige unserer lieben und getreuen unterthanen sich vor unß allerunterthänigst angegeben, daß sie gesinnet sein, vorerwehnte Grönländische fahrt, welche wir nun eine geraume zeit haben ruhen laßen, wieder anzufangen, so haben wir alß rechtmäßiger erbkönig und herr uber ermeltes Grönland und deßen umbherliegende insuln besagten unsern lieben und getreuen unterthanen unsere octroy darauf allergnädigst mitgetheilet. Und damit dieser handel desto beßer vor ihnen gerathen und fortgang haben möge, so verbieten wir hiemit den hänseestädten in Teutschland, daß sie, es geschehe unter waß prætext eß wolle, sich solcher fahrt auf unsern ströhmen fur ermelten Grönland und andern unseren landen und insuln hinkünftig ohne unsere allergnädigste päße und zulaßung ferner zu brauchen noch fortzusetzen haben. Und daferne sie sich unterstehen mögten, diesen unsern ernstlichen verbot zuwieder zu thun, so wollen wir deren schiffe und guter.

welche solcher gestalt betreten und angetroffen werden, aufbringen und confisquiren laßen, wornach sich alle intereßenten allerunterthänigst wißen zu richten und vor schaden zu hüten haben. Gegeben auf unsern schloß in Copenhagen d. 23. Febr. 1691.

5.

Anweisungen für den Konvoikapitän und die ihm anvertrauten Grönlandfahrer. — Hamburg 1697 April 10 und 18.

St. A. H. Cl. VII. Lit. Ca. No. 1 Vol. 4 b; wieder eingezogenes Or.; vgl. S. 326.

Instructio, wornach sich unser burgermeister und raht der stadt Hamburg über die von hinnen nacher Grönlandt destinirte schiffe gesetzte commandeur, der ehrenveste und manhaffte Wilhelm Anthonsen, dießer stadt bürger und capitain zu richten.

1. Soll gemelter commandeur auf dem Schiffe, Leopoldus Primus genant, worauf er als haupt der schiffe fähret, unter den schiffern, officirern, soldaten und matrosen gute behörende ordre und anstalt machen, auch das solches bey andern schiffen geschehe gute aufsicht haben.

2. Undt demnach von e. hochw. raht dießer stadt capitain Wilhelm Anthonsen zum commandeur über die mit ihme von hinnen nacher Grönlandt und von dannen wieder anhero siegelende schiffe verordnet, als soll er in solcher qualitet die jederzeit bey sich habende schiffe commandiren, auch deren schiffere und völckere ihm, als unseren bestalten commandeur allen respect zu erweißen und seinen befehl nachzukommen und zu pariren schuldig seyn.

3. Gestalt dann zwischen dem commandeur und denen anderen schifferen ein admiralsbrief aufgerichtet worden, welchergestalt sie sich auf der reiße und in allen vorfallenden dingen verhalten sollen, wie solches beygelegter admiralsbrief[1]) mit mehren ausweißet, und sollen sie allesamt demselben bey denen

[1]) Leider nicht bei den Akten.

darin enthaltenen poenen und sonsten nach befindung willkühr-licher strafe unwegerlich nachzukommen schuldig seyn.

4. Soll er, wann die munsterung geschehen, fordersahmst, und sobaldt windt und wetter dienen und gut seyn wird, sich in see begeben und die bey sich habende grönlandtfahrer auf der hin- und herreiße schützen und, so viel wetter und wind, auch des ohrts gelegenheit es leidet, in sicherheit bringen.

5. Von der zeit ab, daß er, der commandeur, in see ge-kommen, soll er und gesamte flotte seine reiße in nahmen Gottes und unter deßen geleite nacher Grönland bis 79 grad fortsetzen und daselbst kreutzen und den rendevous beschirmen und bey gelegenheit den feinden, fals er attaquiret werden solte, allen ab-bruch thun, und die bey sich habende schiffe bestmöglichst beschützen.

6. Das kreutzen muß längst dem eyse von 79 bis 75 und 74 grad ab und zu geschehen, und vor allen die avenuen bey noorden wohl in obacht nehmen, damit die caper daselbst nicht eindringen und die aus westen und aus dem eyse kommende schiffe nicht mögen attrapiret und weggenommen werden.

7. Vor den 16 Augustj soll er in keiner baye oder hafen einlaufen, es wäre dann, daß es aus noht oder waßer zu holen wäre geschehen, da er dann nicht über 2 a 3 tage daselbst bleiben soll und darob die nach und nach aus dem eyse kommende schiffe bestens protegiren und in sicherheit zu dem rendevous verhelffen.

8. Die rückreyse soll vor den 25 Augustj nicht angetreten werden, es wäre dann, daß die schiffe eher könten oder möchten zusammen kommen, da er alsdann von dannen recta seinen cours anhero nehmen soll. Solten aber einige schiffe in osten tar-diren und mit eiß besetzet bleiben, soll er bis den 1 ten Septembris warten und die menschen und schiffe so viel moglich suchen zu salviren. Der erwehlte sammelplatz soll, so viel möglich, secre-tiret und nicht ehender als auf der hinreiße und auf einer ge-wißen höhe denen Gronländischen commandeurs insgesamt ver-mittelst der hiebey gehenden verschloßenen ordre kundt gemachet werden, umb sich gegen die bestimte zeit alda einzufinden und

die rückreiße anhero zu befoderen, wie solches die secretordre mit mehrerem dem capitain eröffnen wird.

9. Die schiffere und deren völcker sollen sich auf der reise friedlich mit einander begehen. Da aber über verhoffen einige streitigkeiten unter ihnen entstehen möchten, sollen sie alsdann dieselbe ohne verzug und alsobald möglich dem commandeur vortragen, welcher, mit zuziehung derer dazu gehörigen officianten solche irrung schlichten und in der güte beylegen, oder aber einen oder anderen, was ihnen zu thun gebühret, bey ernster, willkühriger strafe gebiehten und anbefehlen soll.

10. Sonsten soll unser commandeur gute ordnung, disciplin und wache, so wohl unter denen soldaten als botsleuten halten und, da jemandt derselben etwas verbrechen oder sich sonsten wiederspenstig und ungehorsahm bezeigen würde, den oder dieselbe nach see- üblicher manier und den ihm mitgegebenen articulsbrief mit zuziehung der officianten abstrafen. Da aber das verbrechen so groß, daß der übelthäter ihrer muhtmassung nach das leben verwircket, soll bemelter unser commandeur denselben wohl bewahren laßen und auf der rückreiße zur gebührender strafe anhero bringen. Und was also von dem commandeur hier geordnet, solches soll auch bey denen anderen auf ihren schiffen statt haben.

11. Dafern auch unser commandeur einigen königl. potentaten, der H. Staaten General oder anderen republicquen flotten und orlogschiffen in der see begegnen solte, soll er denenselben alle ehre und respect anthun, ihnen seinen lieutenant oder sonst eine bequeme persohn, wenn sie es begehren, am boordt senden, jedoch selber auf seinem anvertrauten schiffe bleiben und ihnen seine seebriefe, pontenten [sic] und pöste sehen laßen, es wäre dann, daß ein admiral mit seiner flotte an ihm kähme und seine entschuldigung nicht annehmen wolte. Jedoch soll der lieutenant alsdann erst wieder zurück an dem schiffe gekommen seyn und er selbigen sein commando und ordre, wie er es gehabt, bis zu seiner rückreiße übertragen. Solte über verhoffen der commandeur mit kranckheit befallen oder — das Gott verhüte — gar durch den zeitlichen todt abgefodert werden, alsdann soll

der lieutenant an deßen stelle treten und derselbe seine lieutenantsstelle durch eine qualificirte persohn wiederumb ersetzen, und die sämtliche schifsleute und soldaten sollen den lieutenant und deßen nachgesetzten nicht weniger als den vorhin benanten commandeur zu pariren und allen gehorsahm zu leisten schuldig seyn.

So bald unßer commandeur unter Gottes geleite wieder zuhauße gekommen, soll er sowohl der camery als admiralitet relation seiner rückreiße thun, auch ihnen ein schrifftliches journal ubergeben.

Daß dießes also unser befehl und wille, dem unser commandeur getreulich nachzukommen schuldig seyn soll, deßen uhrkund haben wir unser gewöhnliches stadt signet hierunter lassen drucken. Actum 10 April 1697.

Secrete ordre oder inscription,
wornach sich die grönlandsfahrer zu richten haben.

Das signal, welches die nacher Grönlandt destinirte schiffe von Hamburg sollen thun, ist, das das convoyschiff seine beyde marsseegels soll laßen laufen und holen die große flagge von der besaensruhte und solche nicht veränderen, bis das die fischereyschiffe ihre marsseyls haben gestrichen und wieder aufgesetzet.

Imfall sie denn nach dem convoy zu wollen, so sollen sie mit stehendem marsseyl ihm näher kommen und gnugsahm bekant seynde von dem convoyer selviren mit dem Vormarssegl zu streichen, da dann die convoyer ihre marsseyl sollen aufsetzen[1]).

Auf der fischerey soll niemand dürffen signalschüße thun bey 6 Mℓ. strafe für jedem schuß, es sey dann im fall von feinden oder auch man seine chaloupe oder schiff hätte verlohren.

Der sammelplatz und rendevous ist nach geendigter fischerey in die . . . und sollen die convoyer kreutzen bis den 16 Augusti. — Hamburg den 18. April 1697.

---

[1]) Aus der „Secrete Ordre“ hätte Baasch seinen Abschnitt über die bei der Konvoyierung üblichen Signale (S. 298 f.) durch die Segel-Signale bereichern können.

Verschloßene ordre,

welche dem schiffer N. N., führende das schiff N. N. auf der höhe von 58° eingerichtet und von selbigem bey 20 Rd Strafe, ehe er auf 64 grad gekommen, nicht eröffnet, indeßen an einen stein gebunden und im fall der noht über boordt geworfen werden soll.

NB. Diese ordre ist, nachdem der sammelplatz und das wort darin denominiret und suppliret, egenhändig von tit: herrn secretario Langenbeck subscribiret und versiegelt worden.

6.

Notytzii der Gettekende in uns. hochvorstlicke dorchleuchticheyt Groenlandse Comp[agnie]. — Emden 1701 März 10.

St. A. Aurich O. A. Stadt Emden Nr. 93 b Or.

unse hochvorstlicke dorchleuchticheyt	fl.	3000
de Geheim Raat Palm	„	1000
de Heer Regerungs Rat Wiarda	„	540
„ „ Camer Raat Sturenborg	„	1350
„ „ „ Secretariis	„	1000
Aaron Abraham Beer	„	500
Norden		
Har hochgrafflick Genaden	„	1000
Abraham Tonnis	„	1000
Lehr		
de Heer Drost van Imhoff	„	1000
„ „ amptman Roesing	„	1000
„ „ Rentz Reershemius	„	1000
Embden		
de Heer Drost Polman	„	1000
„ „ Borgemeyster Poltere	„	1000
„ „ „ „ Bonhuß	„	1000
„ „ Administrator Paein	„	1000
Meewes de Weert	„	1000
		17390

		17390
Teewes Bastians Harden Horen	„	1000
Jacob Janßen Cop	„	1000
Hindrick Claßen Swart	„	1000
Gerrit Frocken	„	1000
Gerrit Peeters olde Hove	„	1000
Comisaris Meyenborch	„	500
Arien de Wit	„	1000
Jannis Keeteter	„	1000
schip Hans Eppes weed Ett Eppe Mensenborg	„	1000
Evert Eylers	„	500
Jan Aeykes	„	500
Albert Teyßen	„	500
Quart Jacob Loeyßing	„	500
schip Egge Folckers	„	400
Hindrick Michels & Willem Tammen	„	500
Taacke Janßen Brunvis	„	250
Symon Claßen Swart	„	250
Symon Jovesten	„	300
Lewy & Jonas Golt Smit	„	1000
Frerich Hindricks van Bunde	„	300
Jan Daniels	„	500
de Heer Doctor Clappenborch	„	1000
Jannis Middendorp	„	500
Rentz Garbrants	„	1000
Hamborch		
Jacob de Vleeger	„	1000
	fl.	34890

Emden, 1701. März 10. Meewes de Weert.

7.

Admiralschaftsbrief hamburgischer Grönlandkommandeure. — Spitzbergen 1705 August 24 (28).

St. A. H. Cl. VII. Lit. Ca. Vol. 1 No. 4 b Abschrift.

In Jesu Nahmen Amen. Wir untergeschriebene schiffers und commandeurs von untenbenannte schiffen bekennen mit die-

sen also, daß wir den 24. dato monats Augustii 1705 habet mit-einander berahtfraget und gepissaret und für gut befunden, weiln unser confoy alß capitain Piter Labee nicht fürhanden oder zu finden ist und mit commendeur Johan Hinrich Voss und vicecommendeur Lorens Pietersen Haen von unßere flotte sind vereiniget und veraccordiret für unsere unterhabende und jetzt führende schiffe, als unten benant, zu confoyren von hier auß Gronlandt nacher Hamburg, Gott gebe aldar glücklicher ankunfft, alßdan zu bezahlen sonder einige gegenrede die summe vor jedes schiff M℔. 153 — sagen ein hundert drey und funffzig mark — lübische, welche summa geldes wir ein jeder schiffer oder commendeur für sein schiff, woll bedächtiglich und unser ernstlicher wille, mit die beyden commendeurs als obennandte veraccordiret und zu fester haltung sonder arg oder list eigenhändig uns verbunden und unterschrieben haben, im fall aber wir nach diesem dato unsere confoy alß capitein Pieter Labee etwan mochten hier oder auff der hinreise biß umb die nordt oder norden daß landt von Statt, alsdan fur unsere mühe sollen haben von jedes schiff als unten benandt, die summa von 30 M℔. — sagen dreytzig mark — lübisch, im fall auch wo wir etwan mochten angerant [werden] und mit einigen feinden in action kämen und in ein oder ander schiff — es mag sein, wer es will — in der gantzen floott mochte gequets oder blessirt bekommen, so verbinden wir und verschreiben uns in krafft dieses, das selbige von der gantzen flotte soll[en] curiret und versetzet werden, so viel als in Hollandt oder Amsterdam eine jede persohn für ein jedes glied, welches er verlohren, nach advenant sol bezahlet werden, damit wir in der gantzen flotte einander desto hertzhaffter sollen beystehen und defendiren; also haben wir dieses gesämplich für gut befunden und geschloßen. Datum int schip de walros, darop commendeur Johan Hinrich Voss, in de see fur die Klockbay, omtrent 7 miel buiten landt. A⁰ 1705 den 24 Augustii. Dieser von vorhergende seyte geschriebener contract ist uns vorgelesen. Also haben wir denselben an dieser seiten eigenhändig unterschrieben, wie folget, und begeben uns auff der haußreise unter selbigen seyn-brieffen, von capitein Pieter

Labee gegeben, und befinden selbige für gut und versprechen, alle articul darin verfaßet vollig nach zu leben. Hiervon zwey von ein inhalt geschrieben und alle beyde untergezeichnet, den einen vollenbracht, den andern von keinen werden.

Matthias Claesen op 't Schip St Dominicus
Riwert Jacobs Schip de Pelicaen
Nanning Nannings op de Koning Davied
Jacob Jacobsen 't Schiff de olde Karsseboom
Cornelis Boysen 't Schiff de Krone
Volckert Rolofs 't Schip de Palmboom
Antony Leydecken 't Schip wapen van Hamborg
Ian Hansen 't Schip St. Peter
Bartolomeus Borman het Schip de Tuynman
Paul Voss de Neptunis
Dirck Meynderts Schiff de Adler
Cornelis Cornelissen 't Schip de Evangelist Johannes
Folckert Nannings Schip de Kust van 't Vaderlant
Hinrich Adriaeus Schiff d'Engel Michael
Paul Boysen Schiff St. Bernhardus
Jurgen Rohtspraeck de Hoop
Georg Borchers, cum conditione, de gekroonde Kirschbaum
Cleas Claesen van de twee Hangelaert
als Commendeur Johan Hinrich Voss die Walros
Lorentz Pietersen Haen Schiff Statswolvaert
Otte Matthiesen Schiff St. Peter
den 28. Augsty Pieter Sydan Schiff d'Emanuel.

8.

Instruktion für Hans Nehmer, der als Beauftragter des Rats die hamburgischen Grönlandfahrer auf einem englischen Schiffe vor dänischen Fregatten warnen soll. — Hamburg 1735 Juli 1.

St. A. H. Cl. VII. Lit. Ca. No. 3 Vol. 7e. Or. Sekret.

Instruction, wornach sich der erbare Hans Nehmer zu richten und die obhabende Expedition auszuführen hat.

1. Muß derselbe ohngesäumt und ohne den geringsten Zeitverlust, so viel Wetter und Wind nur immer leidet, mit dem englischen Schiffe, die Taube genannt, worauf Capitaine Gavan Tranmar das Commando führet, seine Reise antreten und in See gehen; welches Schiff denn seinen Cours oder Route recta nach Groenland richten muß.

2. Muß er, Nehmer, unterweges kein fremdes Schiff sprechen oder irgends einlauffen.

3. Wenn ihm frembde Schiffe begegnen, muß er selbigen nicht entdecken, wohin die Reise gerichtet sey, auch nicht zugeben, daß solches von dem Schiffs-Capitaine oder dessen Volcke geschehe.

4. Wenn ihm aber ein oder mehr mit hamburgischen Flaggen fahrende Grönlandsfahrer oder Rubbenfanger begegnen, muß er selbige Schiffe warnen, daß sie wegen zu vermuhtender Gefahr königl. dänische Creutzer sich nicht nach der Elbe, sondern nach der Revier von Edenburg in Schottland begeben und allda nähere Ordre erwarten, ihnen auch im Nahmen E. Hochw. Rahts zu Hamburg bey hoher willkührlicher Straffe anbefehlen, daß sie keinem Frembden, vielweniger Altonaern oder anderen dänischen Schiffen die ihnen gegebene Nachricht offenbahren, sondern dieser ihnen gegebenen Ordre stricte zu folgen haben.

5. Woferne Wind und Wetter es immer fügen wollen, muß er sich ohngefehr auf 68 à 72 grad dem Eyse nähern, um allda die Robbenfänger gleichfalls zu warnen, und sie vorerst anzuweisen, daß sie nach der Revier von Edenburg in Schottland zu segeln und daselbst nähere Ordre erwarten, ihnen auch ebenfalls anbefehlen, daß sie keinem Frembden, er sey Freund oder Feind, von der gegebenen Nachricht etwas entdecken.

6. Ferner muß er auf der Höhe von 80 grad vor die Nord-Bay so lange creutzen, biß alle Hamburger Schiffer nach mitgegebener Liste entweder durch ihn selber oder seines Wissens durch andere hamburgische Schiffe, wie vorbesagt, gewarnet sind und ihnen der Ort, da sie hinsiegeln sollen, angezeiget worden.

7. Er muß auch biß auf den 20. Augusti ohngefehr bey der Nord-Bay verbleiben, es wäre dan, daß er selbst alle hamburgische

Schiffe schon gewarnet oder gewiß versichert wäre, daß solches auf seine Nachricht durch andere hamburgische Schiffe schon geschehen sey; als auf welchen alleinigen Fall er seine Reise auch vor solcher Zeit anhero zurück nehmen kann.

8. Falls er aber obgedachte Schiffe nicht ohngefehr bey der Nord-Bay oder sonsten angetroffen hätte und er erführe, daß die hamburgische Schiffe sich üm die Oost oder im Way-Gad befünden, muß er sie allda auch aufsuchen, jedoch nicht im Eyse gehen.

9. Muß er ein vollständiges Journael von dem, was auf der Hin- und Herreise täglich paßiret und wie sie gesiegelt, halten, selbiges auch nach vollendeter Reise und abgestatteter relation von allem, so ihm auf der Reise begegnet oder vorgefallen, des Herrn Amsincks Wollw. einliefern.

10. Er soll auch seine Reise und insonderheit diese Instruction auf seinen der Stadt geleisteten Bürgereydt gäntzlich verschwiegen halten und in der See im Nohtfall vorgeben, daß er nach Schottland gienge oder von dar käme.

Actum in Senatu die 1mo Julii Anno 1735.

9.

[„Administrateurs der Octroirten hiesigen kgl. Handlungs Compagnie sowie die rechnungsführende Rheder der übrigen Intereßenten zur Ausrüstung der Schiffe zur Fahrt nach Groenland"[1])] an die deutsche Kanzlei i. Kopenhagen

klagen über ihre und Glückstadts traurige Lage; teilen mit, sie hätten in Gesuchen vom 18. August und 9. Oktober 1789 beim kgl. Landes-Ökonomie- und Kommerzkollegium um die Fortsetzung der seit 5 Jahren allergnädigst verliehenen Ausrüstungsprämie von 15 Rtlr. für die Kommerzlast angehalten, jedoch bisher keinen Bescheid bekommen und sähen sich daher veranlaßt, sich an die kgl. deutsche Kanzlei um Auswirkung einer kgl. Resolution zu wenden; führen aus: „Unsere Stadt gehört nicht

[1]) Aus dem Vorschreiben eines Ungenannten, gleichfalls undatiert, Konzept von derselben Hand.

zu den glücklichen Städten Holsteins, die durch Ackerbau einen Theil ihrer Bürgerschaft beschäftiget und Nahrung verschafft und den andern Theil der Mühe, das erforderliche auswärtig theuer zu erstehen, übersetzt. Sie hat gar keinen Ackerbau. Sie gehört ferner nicht zu denen Städten Holsteins, welche von durchreisenden Fremden besucht [werden] und dadurch Nahrung erhalten, wie Kiel, Rendsburg und unsere benachbarte Stadt Itzehoe.

Unser Handel ist der Lage unser Stadt nach von der Landseite äuserst eingeschränckt, und fast müsten wir sagen, daß wir von dieser Seite gar keinen haben, da unsere Stadt so sehr verborgen in einem von der Landstraße entferneten Winckel belegen ist. Von dieser Seite kann also nur durch Zufall uns Handel, Nahrung, Gewerb und Verkehr zufließen, wie es bisweilen, jedoch sehr selten geschiehet. Von der andern Seite begrenzet uns zwar die schiffbare und so viel befahrene Elbe, welche unserer Stadt billig Handlung bringen sollte. Allein die gleichfals an diesem Fluße belegenen Städte Hamburg und Altona rauben uns jede Spekulation, die uns dieser Fluß gewähren könnte, da ihre Handlungshäuser unendlich größer wie die unsrigen sind, hinfolglich sie jede Speculation weit eher versuchen und glücklich durchsetzen können, welche unsern Kräften überlegen bleibt.. Trift sich aber der Fall, wie er denn würcklich dieses Jahre bei uns stattgefunden hat, daß wieder ein Zeitpunkt uns eine Unternehmung versuchen läßt, so geschiehet dieses, da ihre Lage die nehmliche ist, eben so frühe von ihnen als von uns, und natürlich, da ihre Kräfte stärker sind, ist dann auch ihr Gewinnst unendlich beträchtlicher. Dieses zeigte sich bei dem Verkauf und der Ausfuhr des Korns, wovon nur eine Kleinigkeit von hier ausgeschifft ist im Vergleich gegen Altona und Hamburg, welche doch hiezu, theils in Ansehung des Ankaufs theils der Ausfuhr, nicht so bequem wie Glückstadt liegen. Beide Städte haben nämlich das ausgeführte Korn ebenso wie Glückstadt aus dem mittleren Theil von Holstein vorzüglich nehmen müßen, der ihnen in Ansehung der Ausfuhr und des Transports, da uns die Stoer und unsere nähere Lage zu Hülfe kömmt, nicht so bequem-

lich liegt wie uns. Allein ihre unweit ansehnlichere Handlungshäuser erlauben ihnen, Unternehmungen zu wagen, die weit über unsere Kräfte sind.

Die Ausrüstung von Schiffen zur Fahrt nach Groenland unter Spitzbergen und der Straße Davis ist daher unstreitig derjenige einige Handlungszweig, welcher einigermaßen vortheilhaft für unsere Stadt ist. Nicht allein wird die zahlreich erforderliche Mannschaft zur Bemannung eines solchen Schiffs aus hiesiger Stadt und den benachbarten Gegenden genommen, mithin diese ihren Sold theils hieselbst verzehren, theils sich vor ihren Abgang mit den erforderlichen Kleidungsstücken hieselbst versehen und also einen Theil ihres Solds in der Stadt laßen, sondern werden die erforderlichen Schiffe zur Fahrt hieselbst ausgerüstet und jährlich im Stande gesetzt. Bei dieser Ausrüstung nimmt also unsere ganze Stadt Antheil. Nicht diejenigen allein, welche diese hier ausgerüsteten Schiffe zur Fahrt nach Groenland absenden, sondern fast alle Zünfte finden ihren Verdienst hiebei. Die Zunft der Zimmerleute, der Schmiede, der Küper, der Bäcker, der Schlachter, der Schuster, der Schneider, der Brauer und andere mehr werden hiebei in Arbeit und Verdienst gesetzt. Dieser so einleuchtende Vortheil, den unsere Stadt bei diesen Ausrüstungen nicht allein, sondern auch das ganze Land hat, da bei diesem Handlungszweige kein Heller, müsten wir sagen, außerhalb Landes geht, wird aber gänzlich aufhören, wenn die uns bishiezu allergnädigst gewährte Praemie nicht fortgesetzet werden würde. Die ganze Fahrt muß ohne dieselbe zerschellen, da ohne Praemie keine Rehderei bestehen kann, wenn nicht die Fahrt durch außerordentliches Glück begünstigt wird, welche Fälle so sehr selten sind. Dahingegen gewöhnlich es bishiezu der Fall gewesen ist, daß die Praemie entweder den einzige Vortheil der Fahrt ausgemacht hat oder wenigstens den Schaden, welchen die Rehder ohne dieselbe gehabt haben würden, abgewendet hat. Im ganzen ist also der Gewinnst der Rehder äußerst selten, und nur wenige haben sich eines beträchtlichen Vortheils erfreuen können, dahingegen mehrere unter uns der Praemie unerachtet Schaden gelitten, welchen widrige

Umstände veranlaßt haben. Diese hoffen den erlittenen Schaden bei Continuirung der allerhöchst bishiezu verliehenen Praemie künftig einzuholen. Würde uns diese allerhöchste kgl. Gnade nicht gewährt, so würde gleichfals höchstwahrscheinlich die octroirte hiesige Handlungs-Compagnie gänzlich getrennet und aufgehoben werden und ebenso wie die übrigen Interessenten zur Ausrüstung der Schiffe zur Fahrt nach Groenland wahrscheinlich auseinander gehen. Dann müste plötzlich mit Verlust und unter Wehrt realisiret werden, dann würde die Circulation einer beträchtlichen Summe Geldes aufhören, dann würden unsere Handwercker und Zünfte ohne Arbeit, ohne Verdienst sein und soviele unserer Bürger ihren bisherigen gewöhnlichen Verdienst entbehren müßen." —

Bittsteller ersuchen um baldige Auswirkung einer Resolution, „da die Zeit der Ausrüstung nicht nur sehr herannaht, sondern schon würcklich da ist und wir besorgen müßen, daß die so nothwendig erforderliche Sachen und gute Leute zur Bemannung unserer Schiffe von Hamburgern hiezu angenommen werden, und um überhaupt alles erforderliche izt zu guten Preisen anschaffen zu können, welches nachher unendlich theurer wird." — [Glückstadt, um die Jahreswende 1789/90.]

St. A. Sch. B. XVI. 3. No. 27 b Konzept.

10.

Bericht des Matrosen Markus Voß über seine Grönlandreise in dem Unglücksjahr 1777.

Gedruckt als fliegendes Blatt in Lübeck unter dem Titel: „Marcus Voß aus Travemünde seine beschwerliche Reise nach Grönland, worinn dessen ausgestandenes Elend, Hunger, Durst und stete Todesgefahr, woraus ihm Gott um Christi Willen gnädig geholfen hat, kurzlich beschrieben wird. — Anno 1778. Zu bekommen auf dem Hohlenwege. Kostet 1 Schilling."

Im Jahre 1777, den 16. März, ging ich mit den Commandeur Peter Andressen von Hamburg in See nach Grönland, um zu

fischen und Robben zu schlagen. Des Schiffs Namen war „Jacobus“. Wir fingen nicht eine Robbe und gingen zum fischen, kamen im Eis und schossen unsere Linien in die Schlupen auf Himmelfahrtstag, geriethen in Besetzung und waren den 3ten Juny so geklemmt, daß wir unser Schiff bald verlohren hätten; wir brachten unser Guth und unsere Victualien oder Proviant alle aufs Eis. Jens Hansen verlohr sein Schiff, nahe hinter uns; und als sich das Eis wieder absetzte, brachten wir unser Schiff wieder auf der Seite und machten es dichte. Den 23sten Junii fingen einen Wallfisch von 45 Quardehlen Speck und kamen wieder in Besetzung; als wir wieder loskamen, arbeiteten wir den 2ten Julii auf einen anderen Platz bey unsere Macker Engel Breet und den Holländer Jacob Brähmer und wurden wieder an das Feld beseßt; den 26sten Julii, da wir etwas Oefnung bekommen hatten, machten wir uns los. Mit unser Schiff gerechnet waren 27 Schiffe zusammen an das Feld im Gesichte, nemlich 9 Hamburger, 7 Holländer, 8 Englische, 2 Schweden und 1 Bremer; wir arbeiteten Südwest hin auf 4 Meilen, aber da war so viel jung Eis gefroren, daß wir nur eben durchrudern konnten; kamen also und machten unser 22 Schiffe wieder fest an Flar. Die anderen 5, nemlich 4 Holländer und 1 Hamburger, waren wohl 3 Meilen Nordwesten von uns. Den 27. Julii machten wir wieder los und arbeiteten südwärts; da gingen wieder 6 Schiffe von uns fort und sollen alle bey guter Zeit ausgekommen sein, wir andern bekamen erstaunend große Feldten, da wir kein offen Wasser überhin sehn konnten, und kamen von einander. Darnach Fünfe von unsern Schiffen kamen wieder an ein Flar, wurden besetzt und trieben hart um die West, so, daß wir daß Gelbe Hamtusland im Gesichte hatten. Den 20. August verlohr ich durch das Eis das Schiff „Jacobus“, wir brachten unser Guth und Victualien auf das Eis und wurden auf den andern 4 Schiffen vertheilt. Ich kam nach Engel Brett Jansen, aber auch dessen Schiff verlohren wir etliche Stunden nachher; wir wurden also auf die 3 übrigen Schiffe vertheilt; da kam ich und mein Bruder auf das Schiff „Mercurius“, welches auch unser letztes Schiff war. Wir waren 72 Mann stark, trieben Westwärts gegen das lange Rock

langs und waren oft in Dienung, daß zuletzt alle Feldten und Flarren in Stücken gebrochen waren, daß wir allzusammen große Gefahr hatten; wir sahen oft die See und konnten doch nicht hinkommen; hier liessen sich so viel Bären sehen, daß oft 9 bis 10 bey einander waren, und kamen des Nachts so nahe an unsere Schiffe, daß wir sie auf den Rücken werfen konnten; wir schossen oft einen und schlachteten ihm ab, wenn es die Noth erforderte, daß wir was zu essen bekamen. In den 40 Tagen, die ich auf dieses Schiff zubrachte, habe ich mir nur einmal satt gegessen. nemlich auf Michaelitag. Den 30. September verlohren wir durch einen grausamen Sturm auch dieses Schiff und wir 72 Mann mußten auf ein Schoß mit etwas Guth und 7 Schlupen. Die Nacht hatten wir schlecht Wetter und trieben dicht an die See. Den 1ten Oct. bekamen wir 2 Meilen von uns, nach dem Lande zu, ein Schiff zu sehen; 57 Mann liefen von uns dahin; es war ein Holländer, Rasterkum, worauf 286 Mann waren, aber es war großer Hunger vorhanden, so daß sie schon mit 6 Mann Hunde abgeschlachtet und gegessen hatten. Wir übrigen 15 blieben in Gottes Namen auf unser Schoß und trieben noch hart um die West. Den 6. October giengen 9 Mann von uns nach die See, sie waren wohl eine Viertelmeile davon entfernt, und nahmen eine Schlupe und 2 große Säcke mit Brod, 1 Tonne Butter, sammt ihr Gut; wir 6 Mann aber blieben hier. Den 8. hatten wir des Nachts einen großen Sturm und verlohren unser Brodfaß; nachdem wir 9 Tage und 10 Nächte auf dieses Schoß gewesen, bezogen wir in Gottes Namen ein anders, mit 2 Schlupen, unser Guth, 3 Tonnen gelbe Erbsen, 2 Tonnen Grütze, ein Viertel Butter, in Summa das, was wir höchstnöthig hatten, damit wir diesen Winter durchkommen konnten, wenn es Gott gefiele. Wir trösteten uns unter einander, sungen und beteten oft des Tages und warfen unser Anliegen an den HErrn. Nunmehr waren wir bey Stadenhuck, und auf unser erstes Schoß blieben noch stehen 3 Schlupen, etliche feine Seils, ein Viertel Butter, viel Kisten und viel Kleider und so viel, den ganzen Winter zu brennen. Wir fuhren mit unsern beyden Schlupen in die freye See nach die Huck zu; als wir ohngefähr 3 Meilen gerudert hatten, kamen

wir wieder an das Eis. Da trafen wir ein Schoß an, worauf wir unsere beyde Schlupen mit Guth brachten und etwas Essen darauf kochten. Wir wollten keinen Tag hier bleiben, weil das Schoß klein war, aber was that Gott? Wir waren keine 3 Stunden darauf gewesen, da befanden wir uns schon wieder im Eise, daß wir kein offen Wasser sehen konnten, und mußten 31 Tage und 32 Nächte darauf aushalten; wir trieben durch gefährlich große Eisberge, des Nachts giengen wir alle zu Koy und liessen den Allmächtigen sorgen. Den 22. October kehrte ein Eisberg sich rundum, welches ein Getöse gab, als wenn es donnerte. Den 27. giengen wir nach dem Lande, um Feurung zu suchen, mußten aber wegen des dünnen Eises wieder umkehren, wobey wir Gott dankten, daß wir keine Bären zu sehen bekamen. Den 3. November brach das Eis, und wir trieben durch gefährliche Eisberge. Den 11. zogen wir auf ein drittes Schoß und funden wieder frisch Wasser. Den 16. wollten einige von uns wegziehen, ich wollte aber nicht, weil es Sonntag war; ich rieth, zum Gebet zu greifen, bis es Nachmittag wäre, alsdann wollten wir sehen, wie es würde beschaffen seyn. Als der Nachmittag kam und wir zu Mittage gebetet hatten, ward es so dick von Schnee, daß wir gar nichts sehen konnten, unser Schoß lief durch die andern aus, so geschwinde als ein Schiff, das vor Wind segelt auf freyen Wasser; des Nachts trieben wir in Bahls Revier. Den 17. giengen drey von uns ans Land und fanden daselbst zwey ledige Wildemanneslager; nun sagten wir, hier ist gut zu überwintern, wenn hier nur keine Wilde wären, und wir flehten zu Gott, daß er uns auf einen guten Platz führen möchte. Den 18. November wollten wir mit unser Guth am Lande, aber wir konnten das Eis nicht trauen, denn es arbeitete sehr rund; wir giengen also ledig ans Land, um die Hüsen recht zu besehen, da wurden wir auch gewahr, daß daselbst Hunde mußten geloffen haben, und einer von uns behauptete es für gewiß, daß es Hundesporen wären, die wir erblickten. Es war ein schöner Platz, wir wollten daselbst verziehen, aber das Eis bekam wieder eine starke Fahrt. Wir sahen auch oben auf einer Klippe zwey wilde Männer; einige von uns wurden bange, weil sie noch niemals einige gesehen hat-

ten und gedachten, sie mögten uns tödten um unser Guth willen; ich aber hatte schon oft einige gesehen, weil ich vielmal auf die Straße Davidis gefahren habe. Es wurde Ebbe und wir trieben hart wieder aus; da kamen drey wilde Männer mit ihre Schüters über die Schossen getragen; es waren drey von die Herrnhüter ihre Wilden. Ihre Namen waren Paulus, Ambrosius und Eleaser, und zwey, die übern Berg kamen, die konnten nicht bey uns kommen, denn das Eis hatte eine Fahrt, wieder anzutreiben, und Abend war es auch; wir sahen, daß es gute Leute waren, und sie zeigten uns, mit ihnen ans Land zu kommen, aber wir konnten nicht. Den 19. trieben wir wieder zwey Meilen in See. Auf das dritte Schoß waren wir 8 Tage und 9 Nächte gewesen. Den 20sten November zogen wir auf unser viertes Schoß, und nun ruderten wir nach dem Lande zu; es war da viel frey Wasser und war so hohl, daß wir mit die beyden Schlupen nicht von Leger rudern konnten; wir hätten bald all unser Guth mit sammt die beyden Schlupen verlohren, denn das Eis war pall getrieben an die Außenklippen, auf ein Leger, und die See schlug da hoch auf; es sah damals schlecht aus. Wir riefen zum HErrn, daß er uns seine Hülfe sendete. Wir konnten nicht mehr rudern; ich stand am Steuerriemen und sah ein kleines Schoß, mit einem großen Fuß, auf freyen Wasser treiben. Ich sprach: „Liebe Brüder! verzaget nicht, rudert ein wenig nach diesem Schoß, daß wird uns diesmal Hülfe leisten.“ Da waren wir in 4 Minuten an Leger. Kurz darauf kamen noch mehr einzelne Schossen angetrieben, daß wir keine Gefahr hatten. Wir hatten saure Arbeit unsre Schlupen und Guth auf das Schoß zu bringen, eine halbe Meile vom Lande auf der See. Nun besahen drey von uns die Klippe, gingen oben hinauf und fanden, daß die Klippe ziemlich gut war, und glaubten gewiß, Gott könne uns diesen Winter wohl darauf erhalten, und brachten noch diesen Abend etwas Guth auf die Klippe.

Den 25. November arbeiteten wir das übrige Guth und eine Schlupe auch auf die Klippe, um zu überwintern. Nun waren wir 55 Tage getrieben auf 5 Schossen, das sind 8 Wochen weniger 1 Tag; in der Zeit getrieben 130 Meilen. Wir brachten

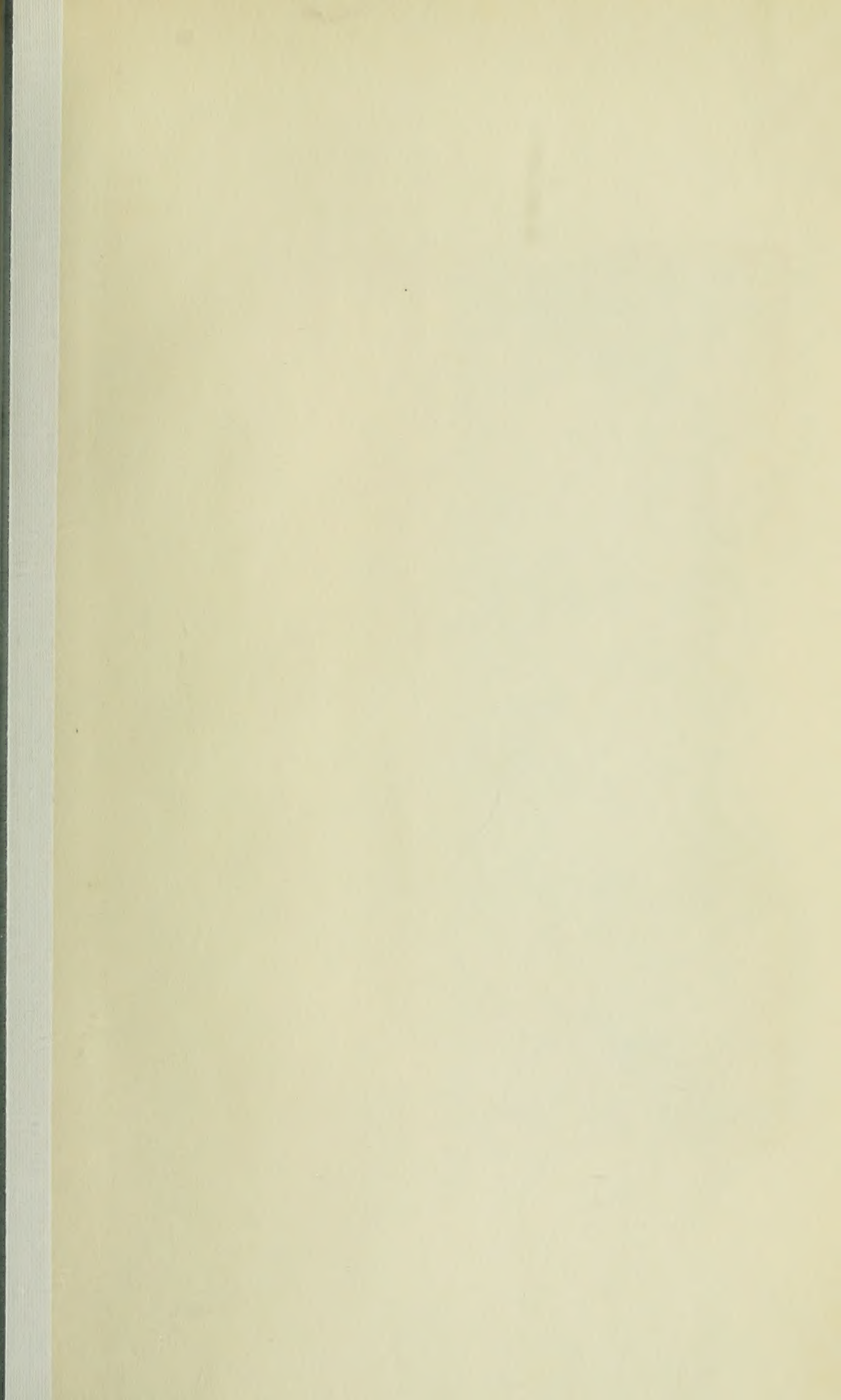
unsre andre Schlupe auch auf die Klippe; wir hatten auf unsre Klippe grosse Noth, der Wind wehete das Wasser mit kleinen Eisstücken über unsre Köpfe hin, eine von unsre Sparn brach entzwey von Wind und Wasser, und unsre eine Schlupe wehete an ein Kaep, daß sie den andern Tag auch in Stücken ging; solchen Wind hatten wir noch nicht erlebet; ein Mann konnte nicht allein stehen, wir hatten die ganze Nacht genug, um uns zu halten, wir gedachten, der Wind würde uns von unsre Klippe mit sammt unser Guth wehen, aber Gott wandte es bald ab; als die Noth am größten war, war Gott mit seiner Hülfe auch da. Vom 25. bis den 31. December hatten wir unterschiedliche grausame Stürme, und das alte Jahr endigte sich also mit starcken Sturm, Schnee und Frost.

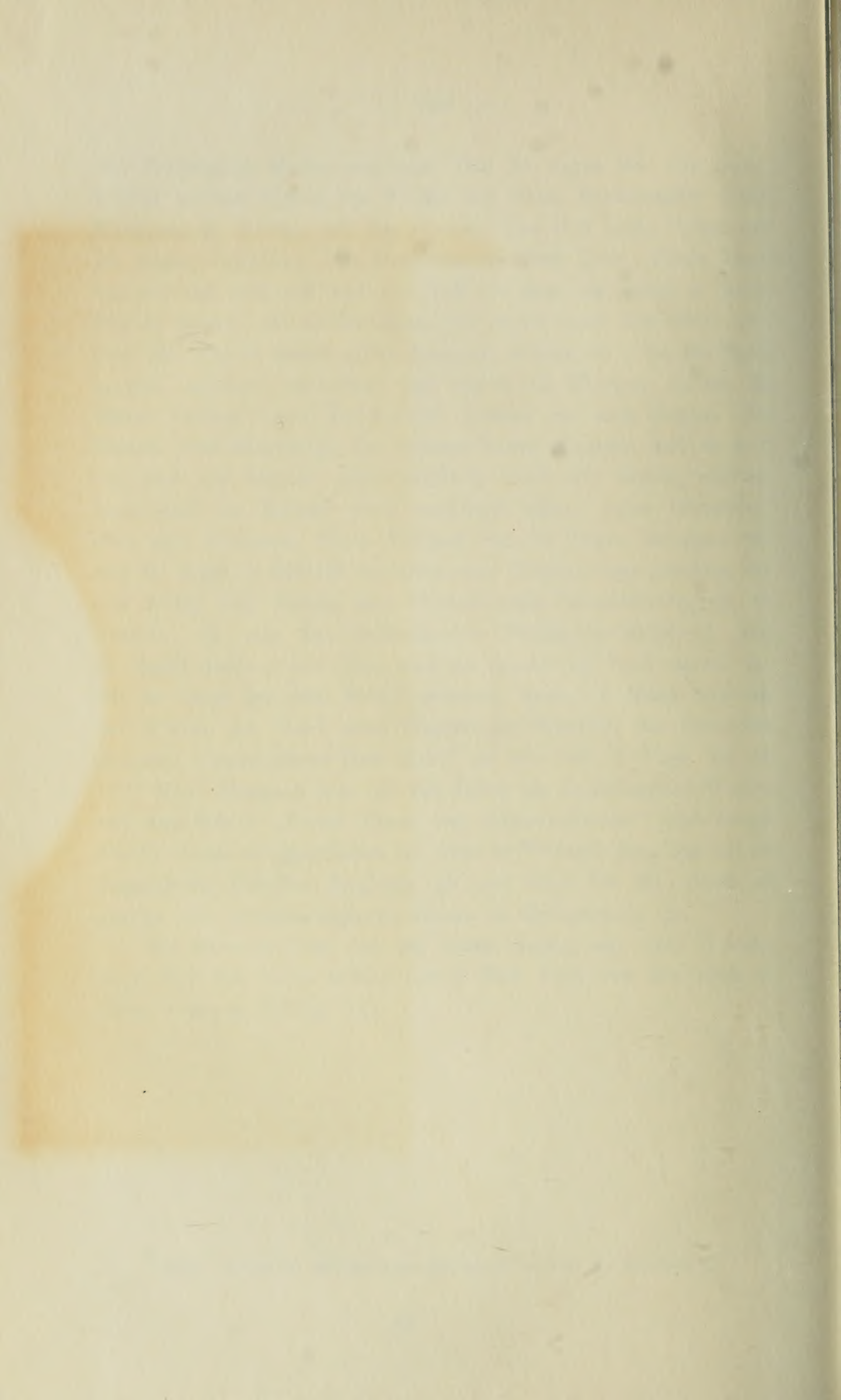
Nun beschlossen wir das alte Jahr mit innigem Dank und Bitten gegen Gott, daß Er uns ferner helfen wolle. Vom 1sten Januar bis den letzten Februar war das Wetter abwechselnd, und hatten oft große Gefahr. Doch waren wir nie in so große Noth gewesen, als am 1. März. Ein schrecklicher Sturm drohte unsere Hütte zu zerbrechen, und wir glaubten alle Augenblick von der See abgespület und verschlungen zu werden. Oben unsre Hütte fror das Wasser feste, daß wir an 3 Tagen nicht durchsehen konnten. Dies war sehr erbärmlich, aber es war doch auch, Gottlob!, die letzte größte Noth. Auf dieser Klippe kamen wir den 25. November 1777 und blieben darauf bis den 24sten März 1778, das waren 17 Wochen. Unser größter Jammer war nach Wasser; wir hatten nichts, und Feurung fehlte uns auch. Wir mußten also den Schnee zwische unsere Lenden erwärmen und das Wasser alsdann in Mucken und Theekessel tröpfeln lassen; daß dies aber sehr beschwerlich war, kann jedermann glauben, besonders, da wir fast vor Kälte erstarrt waren. Den 20. März kamen 3 wilde Männer auf unsre Klippe bey uns, sie gaben uns kleine Fische und blieben die Nacht bey uns. Des Morgens fuhren die 3 Wilden nach dem Lande und nahmen einen Brief von uns mit. Den folgenden Tag kamen wieder 2 Wilde und brachten einen Brief von daher zurück, worinn sie uns baten, mit diese beyden zu sie zu kommen, denn sie hätten warme Häuser; es

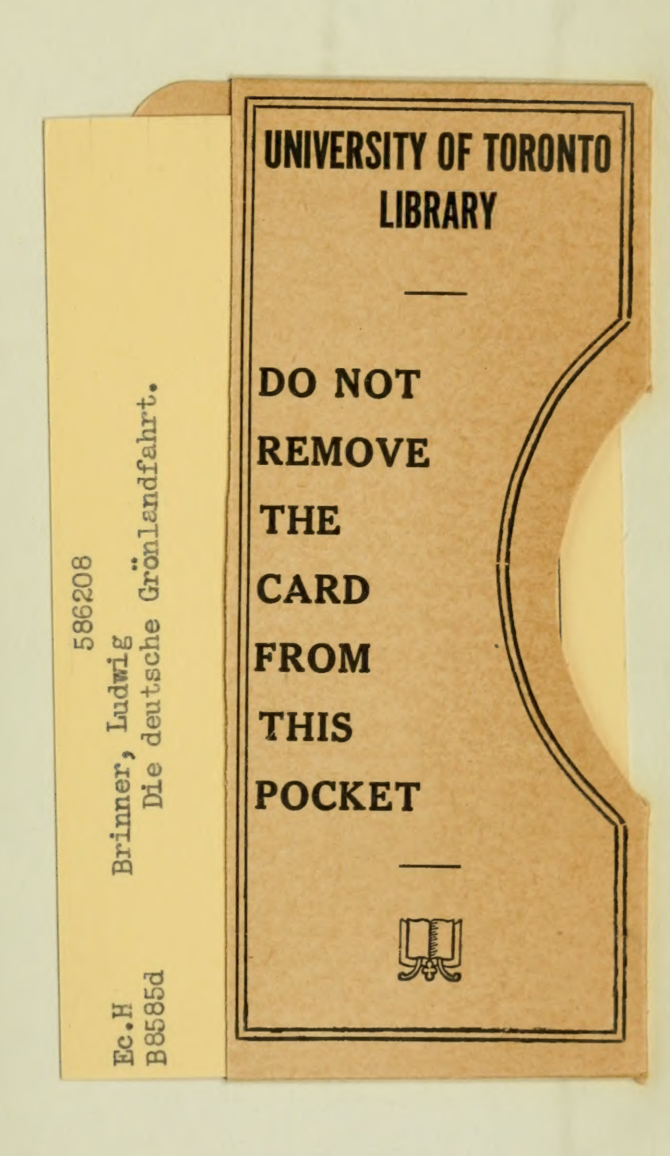
war drittehalbe Meilen von uns. Den 24. zogen wir von unsrer Klippe ab und kamen um 2 Uhr bey einem Schulmeister Jacob Racklew, da blieben wir des Nachts. Der Ort heißt Pißgubick. Es waren ungefähr 100 Menschen an dem Orte. Diese Leute nahmen uns gut auf und an; daß sie aber ein kläglich Leben führen müssen, ist zu bedauern. Sie haben kein Brennholz, sondern die Weiber haben große Lampen, worinn sie gekautes Speck werfen, solchen anzünden und durch die Flamme davon ihr Essen kochen. Aus Robbenblut kochen sie sich Suppe. Die Häuser sind viereckigt, die Thüren blosse Klappen und so niedrig, daß wir krumm gehen mußten, wenn wir hinein wollten; oben sind die Häuser platt zugelegt; dünne feine Hundefelle sind ihre Fenstern. Nach Verlauf von 18 Tagen bekamen wir den 11. April 2 Schiffe zu sehen, und Nachmittags machten wir uns fertig und kamen eine Stunde nach Sonnenuntergang am Schiffe. Es war ein holländischer Straße-Davidsfahrer. Den 12. April dankten wir Gott, daß wir wieder an Bord waren. Als wir 24 Tage auf dem Schiff gewesen, kamen 3 Mann von uns des Abends am Bord eines Hamburger Schiffes, die Concordia genannt, Commandeur Uwe Eske; da war ich 12 Tage bis den 17ten May. Hernach war ich von Disco bis Copenhagen 5 Wochen auf das Schiff „Baron Ernst von Schimmelmann“ und langte den 21. Junii in Copenhagen an. Den 24sten Junii ging ich mit ein Paquetboot, Schiffer Ausberg, ab und kam den 26. glücklich, gesund und wohlbehalten zu Hause in Travemünde an.

Der kürzeste Tag, den wir erlebt haben, war drey Stunden lang, und die Sonne schien nur 1 Fuß hoch von der Erde zu seyn, wenn es Mittag war.

Druck: Sächsische Maschinensatz-Druckerei, G. m. b. H., Werdau i. S.






UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET
586208
Ec.H
B8585d
Brinner, Ludwig
Die deutsche Grönlandfahrt.